

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg**

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Luftreinhaltung

a) Nationales Forum Diesel

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Sie begrüßt, dass die fachlich zuständigen Ressorts der Bundesregierung auf Empfehlung der Frühjahrs-VMK den Runden Tisch "Nationales Forum Diesel" am 2. August 2017 mit Vertretern der Länder und der Automobilindustrie einberufen und dass das Bundeskanzleramt am 4. September 2017 die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der besonders betroffenen Städte eingeladen hat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Bund, Länder und Gemeinden in der Verantwortung stehen, die Mobilität der Bevölkerung und des Wirtschaftsverkehrs im Interesse der Freizügigkeit und der Wirtschaftskraft in Deutschland und Europa zu gewährleisten. Deswegen ist es zwingend, dass die NO₂-Immissionen in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Ballungsräumen zur Sicherstellung der Gesundheit der Bevölkerung minimiert werden. Deshalb ringen viele deutsche Ballungszentren mit der Aufgabe, kurzfristig die Anforderungen an die Luftreinhaltung zu erfüllen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund in einem ersten Schritt mit seinem aufgelegten Fonds "Nachhaltige Mobilität in der Stadt" finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um erste Maßnahmen zu ergreifen, die kurzfristig zu einer Luftverbesserung führen sollen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass umgehend mit der Umsetzung der entsprechenden Projekte begonnen werden muss, um einen kurzfristigen Effekt für eine Verbesserung der Luftqualität zu erreichen. Um bis zur Fertigstellung einer neuen Förderrichtlinie "Nachhaltige Mobilität in den Städten" einen Investitionsstau in den besonders belasteten Kommunen zu vermeiden, sollte der Bund seine verfassungsrechtliche Finanzierungskompetenz ausschöpfen. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Aufstockung bestehender Förderrichtlinien, damit Kommunen noch in 2017 Projektförderanträge für bestehende Förderprogramme stellen können. Der Bund wird aufgefordert, vom Instrument der Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns umfassend Gebrauch zu machen. Die Förderung und Durchführung weiterer Planungen ergänzt sofortige Maßnahmen, darf aber keinesfalls zu zeitlichen Verzögerungen führen oder zu einer Vorbedingung für die Förderung konkreter Maßnahmen gemacht werden.

Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach aktuellen Erkenntnissen die Nachbesserung der Fahrzeuge mit Software-Updates nicht genügen wird, um die NO₂-Emissionen in allen belasteten Kommunen ausreichend zu mindern. Sie begrüßt daher die laufenden Untersuchungen der Nachrüstvarianten der Hardware bei verschiedenen Fahrzeugtypen sowie aller rechtlichen Fragen der Zulassung, Gewährleistung und Kostentragung in den Expertengruppen zum Nationalen Dieselforum. Die Automobilindustrie in ihrer Herstellerverantwortung, die Europäische Kommission und der Bund werden aufgefordert, zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen um eine zeitnahe, wirksame Reduzierung der tatsächlichen NO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten zu erzielen.

6. Bestehende Netzwerke und Kooperationen von Ländern und Kommunen mit der Industrie sollten in den Prozess eingebunden werden und Maßnahmen entwickeln.
7. Die Verkehrsministerkonferenz ist zugleich der Auffassung, dass die Herausforderungen durch den Klimawandel, den demographischen Wandel und die Digitalisierung, vor denen Bund, Länder und Kommunen im Bereich der Mobilität und Verkehrsinfrastruktur stehen, weit über die unmittelbar zur Luftreinhaltung in den Hotspots erforderlichen Schritte hinausgehen und mit dem eingerichteten Fonds nicht annähernd erfüllt werden können.

8. Die Verkehrsministerkonferenz sieht daher das dringende Erfordernis, die Erkenntnisse aus diesem Prozess parallel zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im ganzen Land und nicht nur in den Städten mit Grenzwertüberschreitungen zu nutzen. Dabei geht es um Lösungen sowohl für den Stadt-Umland-Verkehr der Ballungsräume als auch für den Verkehr in den ländlichen Räumen. Sie fordert den Bund auf, die dafür notwendigen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert eine "Nationale nachhaltige Mobilitätsoffensive". Diese Mobilitätsoffensive hat drei Kernelemente:

- Ein Nationales Investitionsprogramm Mobilität in Höhe von 5 Mrd. Euro jährlich: Damit muss in den nächsten zehn Jahren die nachhaltige Modernisierung der Mobilität in Deutschland auf den Weg gebracht werden. Die Finanzierung dieses Programms darf nicht zu Lasten des dringend erforderlichen bedarfsgerechten Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen und der erforderlichen Reparatur- und Erhaltungsinvestitionen gehen.
- Eine Innovationsoffensive im Ordnungsrahmen, die die bestehenden regulatorischen Hindernisse beseitigt.
- Die Optimierung der Förderpolitik.

9. Das Nationale Investitionsprogramm Mobilität sollte dabei mindestens folgende Maßnahmen enthalten:

- Förderung der Umstellung öffentlicher Flotten auf Schadstoff- und CO₂-arme Fahrzeuge einschließlich Werkstätten und Betriebshöfe (1,25 Mrd. Euro jährlich);
- Förderung der Ladeinfrastruktur für Straßen, Wasserstraße und Schiene (0,75 Mrd. Euro jährlich);
- Erhöhung der GVFG Förderung zum Bau umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsanlagen (1 Mrd. Euro jährlich);
- Förderprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken (0,5 Mrd. Euro jährlich);

- Erhöhung der Ausstattung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG (LuFV, Anlage 8.7) (0,5 Mrd. Euro jährlich);
- Digitalisierung der Verkehrswege durch Breitbandausbau und intelligente Verkehrssteuerung (0,75 Mrd. Euro jährlich);
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs auch auf kommunaler Ebene (0,25 Mrd. Euro jährlich).

Um die Effizienz des Mitteleinsatzes zu ermöglichen müssen parallel zahlreiche Hindernisse im Ordnungsrahmen (Personenbeförderungsrecht, Abgabenrecht, Energiewirtschaftsrecht) beseitigt werden und die Fördermöglichkeiten (Bundeshaushaltsordnung, standardisierte Bewertung, LuFV, Anlage 8.7) so verändert werden, dass umweltfreundliche Schienenwege sowie Innovationspioniere und Kleinbetriebe leichter in den Genuss von Fördermitteln kommen können.

10. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher die neue Bundesregierung auf, mit Entschlossenheit eine solche Nationale nachhaltige Mobilitätsoffensive in das Regierungsprogramm aufzunehmen, durchzusetzen und zu finanzieren. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Kommunen und Unternehmen auf, ihren eigenen Beitrag zu leisten.
11. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bunderegierung auf, in einen langfristigen strategischen Dialog mit der Automobilbranche zu treten und den Transformationsprozess der Automobilbranche zu begleiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Transformationsprozess nur gemeinsam mit den Beschäftigten gelingen kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Luftreinhaltung

b) Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die Bundesregierung in dem von der Pariser Klimakonferenz artikulierten Ziel, die Klimaerwärmung bis 2050 unterhalb von 2°C zu halten. Sie hält vor diesem Hintergrund das Sektorziel der Bundesregierung im Verkehr für sachgerecht, wobei die im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung bis 2030 angestrebte Reduktion der THG-Emissionen des Verkehrssektors gegenüber 1990 um 40 - 42 Prozent eine große Herausforderung darstellt. Die Entwicklung der im Klimaschutzplan geforderten Maßnahmen und Konzepte muss daher unter Einbindung der Länder erfolgen.
2. Die Länder und Städte unternehmen heute große Anstrengungen, um die Mobilität in Einklang mit dem Klimaschutz zu gewährleisten. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die Gewährleistung von Mobilität im Einklang mit den Klimaschutzziele eine Reihe von Anpassungen in der Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern erforderlich macht. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist langfristig für einen weitgehend treibhausgasneutralen Verkehr eine konsequente Energiewende notwendig, bei der der Strom für im Verkehr verwendete Kraftstoffe und Antriebe aus erneuerbaren Energien stammt. Zudem hält die Verkehrsministerkonferenz die stärkere Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel für sachgerecht. Die Verkehrsministerkonferenz geht insbesondere davon aus, dass es zu einer erheblichen Ausweitung des öffentlichen Verkehrs kommen muss.

3. Im Klimaschutzplan 2050 hat sich die Bundesregierung festgelegt, im Verkehrsbereich zügig Konzepte zu entwickeln, "mit denen die Erreichung des Meilensteins im Jahr 2030 und letztlich des Gesamtziels eines weitgehend treibhausgasneutralen Verkehrs bis 2050 sichergestellt wird." Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zu den folgenden angekündigten Konzepten und Maßnahmen zu berichten und dabei insbesondere die Auswirkungen für die Länder darzulegen:

- Konzept zur Reduktion der THG-Emissionen des Straßenverkehrs bis 2030,
- Möglichkeiten zur aufkommensneutralen Weiterentwicklung der Abgaben und Umlagen im Bereich des Verkehrs mit dem Ziel, deutliche finanzielle Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fahrzeuge sowie für die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien im Verkehr zu schaffen,
- Konzept zur gegenüber der Verkehrsprognose 2030 weiteren Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs, des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt (modal split),
- Konzept zum Schienenverkehr 2030/2050, um Potenziale zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene auszuschöpfen,
- Unterstützung der Kommunen im Rahmen der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und durch finanzielle Förderung zur Stärkung des Radverkehrs,
- Konzept zum Ausbau und der Markteinführung von strombasierten Kraftstoffen für den nationalen und internationalen Luft- und Seeverkehr,
- Konzept auf Basis der Digitalisierungsstrategie für den Verkehr.¹

¹ Alle Spiegelstriche sind dem Klimaschutzplan 2050 "Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung" November 2016 - siehe Seiten 54 bis 56 - entnommen.

4. Der Klimaschutzplan der Bundesregierung lässt verschiedene Fragen unbeantwortet. Die Verkehrsministerkonferenz weist insbesondere darauf hin, dass nach Berechnungen unter anderem des Umweltbundesamtes die Beförderungsleistung im öffentlichen Verkehr erheblich zunehmen muss, was entsprechende Kapazitäten voraussetzt. Es wird zu den Vorstellungen der Bundesregierung, zur Finanzierung und zu den Konsequenzen für die Länder um Darlegung mit Blick auf folgende Erwägungen gebeten:
 - 4.1 Zusätzliche Angebote im von den Ländern verantworteten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im von den Kommunen verantworteten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und der dafür nötigen Infrastruktur.
 - 4.2 Flottenerweiterung und Flottenerneuerung im öffentlichen Nahverkehr und Auf- und Ausbau der dafür benötigten Infrastruktur, um im öffentlichen Nahverkehr sowie in den Fuhrparks von Ländern und Kommunen mit dem Elektroantrieb oder anderen emissionsfreien Antrieben weiter zu kommen.

Ergänzend ist zu prüfen, ob die Stromkosten für E-Fahrzeuge im ÖPNV durch Anpassung der EEG-Umlage auf das Niveau von Oberleitungsbussen sowie die Gebühren für Netzanschlüsse gesenkt werden können.
 - 4.3 Ausweitung des öffentlichen Verkehrs, verbunden mit der notwendigen Schieneninfrastruktur, soweit sie über die im BVWP 2030 geplanten Projekte und ihre Dimensionierung hinausgehen, oder früher verwirklicht werden müssen. Dies betrifft auch die Elektrifizierung des deutschen Eisenbahnnetzes mit derzeit lediglich 60 Prozent der Streckenlänge. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage zu klären, wie die Realisierung entsprechender Infrastrukturen beschleunigt werden kann.
 - 4.4 Ausreichende Produktions-, Netz- und Ladekapazitäten für eine bedarfsgerechte Versorgung aller Sektoren mit erneuerbarem Strom.
 - 4.5 Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zum europaweiten Ausbau und der Markteinführung einer alternativen Energieversorgung für Seeschiffe und Häfen.
 - 4.6 Weitergehende Vorschläge für Klimaschutz im Güterverkehr.

5. Die Anstrengungen im Klimaschutz können nicht allein durch eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs erreicht werden, sondern brauchen Anstrengungen der Automobilindustrie.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, bei der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2018 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Messergebnisse des Kraftfahrtbundesamtes: Wieviel geringer ist der NO_x-Ausstoß von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller?

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Reduzierung des NO_x-Ausstoßes von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass durch die Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen bei rund 2,46 Millionen Fahrzeugen des VW-Konzerns und durch ergänzende freiwillige Serviceaktionen bei rund 680.000 Fahrzeugen erhebliche Reduktionen von NO_x-Emissionen um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent erreicht werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ferner, dass beim Nationalen Forum Diesel vereinbart wurde, dass gleichgroße Einsparpotentiale nunmehr für insgesamt 5,3 Millionen Fahrzeuge erzielt werden sollen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass das Umweltbundesamt (UBA) im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zwischenzeitlich ermittelt hat, welche rechnerische Belastungsverbesserung sich durch die Emissions-Reduktion hinsichtlich der Immissionen vor Ort ergibt. Nach diesen Berechnungen wird allein durch die Software-Optimierung im Durchschnitt eine Reduktion um sieben Prozent erreicht; weitere zwei Prozent kommen durch die ebenfalls beim Nationalen Forum Diesel vereinbarte Kaufprämie hinzu.

5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass mit der vollen Umsetzung der Maßnahme allein zwar keine abschließende Lösung der aktuellen Grenzwertüberschreitungen erzielt werden kann, dass diese Maßnahme aber einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung an zahlreichen verbliebenen Hotspots zu leisten vermag.
6. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die Umrüstung der Fahrzeuge bis Jahresende 2018 erreicht werden soll. Sie weist darauf hin, dass zur Umsetzung der Maßnahme zwingend eine Wirkungsfrist zu akzeptieren ist. Wegen der Definition des EU-weiten NO₂-Grenzwertes als Jahresdurchschnittswert kann frühestens nach Ablauf eines Jahres nach Abschluss der Umrüstung der volle Erfolg der Maßnahme beurteilt werden. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zu gegebener Zeit basierend auf Daten des UBA über die erzielten Ergebnisse zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im IT-Planungsrat getroffene Einigung auf das Daten-Transportverfahren XTA 2 für den Verkehrsbereich.
2. Die Entscheidung über die verbindliche und flächendeckende Einführung dieses Standards wird durch die zuständigen Ressorts unter Berücksichtigung der jeweiligen Haushaltsansätze zu treffen sein.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Planungsbeschleunigung

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit dem Abschlussbericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung ein großes Kompendium an sinnvollen und zielführenden Vorschlägen für eine substantielle Reform des Planungsrechts vorliegt. Sie fordert, dass über die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellte "Strategie Planungsbeschleunigung" hinaus weitere wesentliche Vorschläge des Berichtes, insbesondere die nachfolgend genannten Punkte, in der neuen Legislaturperiode aufgegriffen und in geeigneten Fällen zügig umgesetzt werden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet insbesondere die Prüfung folgender Vorschläge:
 - a) Festlegung eines Stichtages für die zu berücksichtigende und maßgebliche Sach- und Rechtslage zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses. Dieser könnte beispielsweise auf das Ende des Anhörungsverfahrens gelegt werden.
 - b) Erlass einer Bundeskompensationsverordnung, um insbesondere bei länderübergreifenden Verfahren Maß und Ziel eines Umweltausgleichs zu vereinheitlichen.
 - c) Anpassung der Zumutbarkeitsschwelle für schädliche Immissionen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) durch Erlass einer neuen Verordnung mit entsprechenden Richtwerten zum Baulärm.

- d) Abschluss völkerrechtlicher Verträge von verkehrs- und planungsrechtlicher Relevanz erst nach Beteiligung des BMVI und zu diesem Zweck eine entsprechende Änderung der Geschäftsordnung der Bundesregierung. Entwicklungen des Umweltschutzrechts auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene sind durch das BMVI zu beobachten und zu begleiten.
 - e) Aufgreifen der Anregungen des Berichtes des Innovationsforums zu den möglichen Änderungen umweltrechtlicher Regelungen, insbesondere auf europäischer Ebene. Diese Regelungen haben - auch in ihrer Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof - zu einer Verfahrenskomplexität geführt, die mit den zur Verfügung stehenden Erkenntnis- und Handlungsinstrumenten nicht mehr mit angemessenem Aufwand und innerhalb vertretbarer Zeiträume bewältigt werden können und müssen auf ein praktikables Maß zurückgeführt werden.
 - f) Änderung der Regelungen in der Verwaltungsgerichtsordnung, so dass Rechtsmittel nur aufschiebende Wirkung entfalten, wenn mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass mögliche Rechtsfehler auch durch ergänzende Verfahren nicht geheilt werden können.
 - g) Ausschluss der Möglichkeit von Stillhaltererklärungen der Beteiligten oder von Hängebeschlüssen der Gerichte.
 - h) Anpassung der Präklusionsregelung des § 87b Absatz 3 Verwaltungsgerichtsordnung, so dass jeder verspätete Vortrag nicht mehr berücksichtigt wird.
 - i) Ansiedlung der Zuständigkeit für Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse, die Landesstraßen betreffen, bei den jeweiligen Oberverwaltungsgerichten.
 - j) Auskömmliche personelle Ausstattung der Senate der Gerichte, auch derjenigen des Bundesverwaltungsgerichtes, mit rechts- und naturwissenschaftlichen Mitarbeitern neben den Richterstellen.
3. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz unterrichtet den Vorsitzenden der Innenministerkonferenz über diesen Beschluss und über die Befassung mit dem Bericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung mit Bezug auf dessen

Schreiben vom 19. Mai 2017, in dem er Bezug auf den Beschluss der Besprechung der Chefs der Staats- und Senatskanzleien vom 25. Februar 2016 nimmt. Der Vorsitzende unterrichtet ebenfalls den Vorsitzenden der Umweltministerkonferenz.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Elektromobilität

a) Elektrifizierung der gewerbsmäßigen Personenbeförderung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Elektromobilität als zukunftsweisende Technologie für emissionsfreie Fahrzeuge zeitnah durch rechtliche Vorgaben und finanzielle Mittel wirksam weiter gefördert werden muss. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Förderinstrumente und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Förderung der Elektromobilität voranzutreiben und zu verstetigen. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass
 - eine Beschränkung der EEG-Umlage nach §§ 63 ff. EEG auch für Strom zur Ladung von E-Bussen und die Landstromversorgung von Binnen- und Seeschiffen eingeführt wird;
 - die Förderung zur Beschaffung von E-Bussen und Bau von Ladeinfrastruktur auf Busbetriebshöfen und auf der Strecke sowie von Werkstätten systematisch umgesetzt und ausgeweitet wird und die hierzu notwendigen Förderprogramme zeitnah bereitgestellt werden;
 - in den geltenden Förderrichtlinien die an Ladehubs ausschließlich durch E-Carsharingfahrzeuge genutzten Ladepunkte mit denen öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur gleichgestellt werden;

- ein mehrjähriges Sonderprogramm für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Taxigewerbe umgesetzt wird, das sich in einem ersten Schritt auf die bei NO_x-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte konzentriert und wirtschaftliche Nachteile z. B. bei Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur ausgleicht;
- die Ankündigung der Bundesregierung in ihrer Erklärung zum "Nationalen Forum Diesel" am 2. August 2017, den Ländern und Kommunen durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zu ermöglichen, an den innerstädtischen Betrieb von Bussen, Taxen und Mietwagen höhere emissionsrechtliche Anforderungen zu stellen, zeitnah umgesetzt wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Elektromobilität

b) Wegfall der Automatik-Beschränkung bei Fahrprüfung auf Elektrofahrzeug

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sich bei der EU-Kommission mit Nachdruck für einen raschen Wegfall der Automatik-Beschränkung (Eintragung der Schlüsselzahl 78 in den Führerschein) einzusetzen.
2. Der Bund wird gebeten, zur Frühjahrssitzung 2018 der Verkehrsministerkonferenz über die Ergebnisse seiner Initiative bei der EU-Kommission zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Mobilität und Digitalisierung

a) PBefG: Innovative und ergänzende Mobilität

i. V m.

b) Modernisierung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zum Mietwagen- und Taxenverkehr

i. V. m.

c) Evaluierung der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG (Freistellungs-Verordnung)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr zur Fortentwicklung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass insbesondere auch die rasche Entwicklung digitaler Technologien eine Anpassung des Personenbeförderungsrechts erfordert. Dies betrifft insbesondere
 - a) die Modernisierung des Taxen- und Mietwagenverkehrs;
 - b) die Stärkung flexibler Bedienformen im ÖPNV;
 - c) die Abgrenzung von den personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften freigestellter Verkehre;
 - d) die Überarbeitung der Freistellungstatbestände;
 - e) die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung;
 - f) umweltfreundliche Ride Sharing Modelle, die zur Reduzierung des MiV beitragen können.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Änderungsbedarf durch zügige Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Rechnung zu tragen.

Dabei ist sicherzustellen,

- dass auch neue Verkehrs- und Angebotsformen geltende Rechtsanforderungen insbesondere des Abgaben-, Arbeits- und Sozialrechts beachten,
 - dass Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des ÖPNV und des Taxengewerbes verhindert werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder, Kommunen, Verbände und Aufsichtsbehörden bereits in der Entwurfserarbeitung einzubeziehen und deren Sachverstand zu berücksichtigen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Mobilität und Digitalisierung

d) Gutachten "Digitale Mobilitätsplattformen"

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Mobilität und Digitalisierung

e) Roadmap Digitalisierung im ÖPNV

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gestartete Initiative "Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr". Sie unterstützt die in diesem Rahmen verabschiedete Roadmap sowie die darin skizzierten Visionen und Ziele. Darüber hinaus begrüßt sie, dass mehrere Verkehrsunternehmen eine gemeinsame Mobilitätsplattform unter der Federführung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen entwickeln wollen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass gemeinsame Anstrengungen von Bund, Ländern und Kommunen sowie Verkehrsunternehmen und -verbänden notwendig sind, um die digitale Vernetzung von Fahrplaninformationen, Tarifen und elektronischen Tickets im Öffentlichen Personenverkehr weiter voranzutreiben.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass die Länder für eine gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen miteinander kooperieren. Sie bittet das BMVI, den Stakeholder-Dialog auch weiterhin zu koordinieren und zu organisieren.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Länder mit der Förderung und Unterstützung der durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation, zahlreicher Umsetzungsprojekte von ((eTicket Deutschland sowie lokaler und regionaler Betriebsleitsysteme als Basis von Echtzeitinformationen bereits wertvolle Vorarbeiten geleistet haben.

5. Der Bund wird aufgefordert, die Entwicklung von Technologien und Innovationen sowie weitere Maßnahmen zur Umsetzung der Roadmap auch weiterhin finanziell zu unterstützen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass auch die Länder den Prozess zur Umsetzung der Roadmap maßgeblich unterstützen werden. Dazu nutzen sie unter anderem die Instrumente der Finanzierung im Rahmen der vorgegebenen Haushaltsansätze sowie der Anpassung des ordnungsrechtlichen Rahmens und stellen darüber sicher, dass beispielsweise durch die konsequente Anwendung bundesweiter Standards oder die Einrichtung von Koordinierungsstellen beziehungsweise Kompetenzzentren eine Landesgrenzen überschreitende Vernetzung hergestellt wird soweit erforderlich bzw. noch nicht vorhanden.
7. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, dass der Arbeitskreis Öffentlicher Personenverkehr im Benehmen mit dem Arbeitskreis Bahnpolitik sich mit der Thematik befasst und nach spätestens zwölf Monaten über den Stand der Umsetzung insbesondere zu den folgenden Themen berichtet:
 - Möglichkeit der Verpflichtung von Verkehrsunternehmen und -verbänden (z. B. über Ausschreibungen und Verkehrsverträge) zur Weitergabe von digitalen Fahrplan-Soll- und Echtzeitdaten, Prognosedaten sowie Verkehrsmeldungen an zentrale Auskunftssysteme bzw. Datendrehscheiben, zur Anwendung von Standards bei der Umsetzung von eTicket- (z. B. PKM) und Informationssystemen (z. B. TRIAS) sowie zur Schließung noch bestehender Lücken hinsichtlich einer bundesweiten Interoperabilität der Systeme.
 - Herstellung der organisatorischen Voraussetzungen für die verbund- und länderübergreifende digitale Vernetzung, Benennung oder Aufbau von koordinierenden Stellen bzw. Kompetenz-Centern mit entsprechenden Aufgaben zur Herstellung der Interoperabilität soweit erforderlich bzw. noch nicht vorhanden.
 - Abstimmung zu tariflichen Eckpunkten und Merkmalen als Schritt zur Harmonisierung von Tarif- und Beförderungsbestimmungen, um bei der grenzüberschreitenden Beförderung tarifliche Hürden abzubauen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis und begrüßt, dass mit dem am 20. Juni 2017 verkündeten Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eine Grundlage geschaffen wurde für den Betrieb von zugelassenen Kraftfahrzeugen mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen, die den dort aufgeführten Vorgaben entsprechen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich weiterhin für die Normierung einheitlicher internationaler Standards hinsichtlich der technischen Sicherheitsanforderungen der Systeme einzusetzen und die noch erforderlichen bundesrechtlichen Regelungen zur Datenspeicherung und -sicherung zu treffen, um Vertrauen der Nutzer und gesellschaftliche Akzeptanz für das AVF zu erzielen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, Forschungsprogramme zur Erprobung des AVF auf verschiedenen Testfeldern - einschließlich innovativer Infrastrukturelemente - sowie im öffentlichen Personennahverkehr weiterhin zu unterstützen und Mittel im Bundeshaushalt hierfür zur Verfügung zu stellen.
4. Zudem wird der Bund gebeten, über die von Arbeitsgruppen in der ressortübergreifenden Programmorganisation erarbeiteten Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung der Strategie AVF zur Frühjahrssitzung 2018 zu berichten.

5. Ziel der heutigen Entwicklungen und Erprobungen ist es, letztendlich den Einsatz autonomer, d. h. fahrerloser Fahrzeugsysteme zu ermöglichen. Hierfür bedarf es u. a. einer Änderung des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (sog. Wiener Übereinkommen). Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich auf internationaler Ebene für eine zeitgerechte Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für ein autonomes Fahren einzusetzen und zu prüfen, inwieweit im nationalen Recht Ausnahmeregelungen für Forschungsprojekte zum Test autonom fahrender Kraftfahrzeuge geschaffen werden können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass aktuelle Studien zu verkehrlichen Wirkungen auf z. T. erhebliche Chancen und Risiken insbesondere für den innerstädtischen Verkehr und den Klimaschutz im Verkehr hinweisen. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt es, dass der Bund eine eigene Studie in Auftrag gegeben hat.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Bericht über die Arbeit der Ethikkommission

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Arbeit der Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren (Ethik-Kommission) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ergebnisse der Ethik-Kommission und sieht darin eine fundierte Grundlage zur Erarbeitung konkreter Vorgaben zur Nutzung automatisierter Fahrfunktionen der Stufen 4 (Vollautomatisierung) und 5 (autonomes, d. h. fahrerloses Fahren).
3. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt insbesondere die Feststellung der Ethik-Kommission, dass die Zulassung von automatisierten Systemen ethisch nur vertretbar ist, wenn sie im Vergleich zu menschlichen Fahrleistungen zumindest eine Verminderung von Schäden verspricht. Ist ein Schaden unvermeidbar, muss für das automatisierte System gelten, dass Sachschäden Personenschäden vorzuziehen sind und unter keinen Umständen eine Klassifizierung von Personen erfolgen darf.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ebenso, dass die Bundesregierung einen Maßnahmenplan zum Bericht der Ethik-Kommission aufgestellt hat, um die Weiterentwicklung der Technologie unter Einbeziehung der Belange aller Verkehrsteilnehmer zu fördern und rechtlich abzusichern.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, ausgehend von den Vorschlägen der Ethik-Kommission, den datenschutzrechtlichen Erfordernissen bei der Nutzung von teil- und vollautomatisierten Systemen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Koordinierung der Testfelder für Autonomes Fahren und harmonisierte Entwicklung der digitalen Infrastruktur der Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Niedersachsen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Förderung im Rahmen des "Forschungsprogramms zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr" seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sie begrüßt insbesondere, dass mehrere Testfelder sowie weitere Forschungsprojekte deutschlandweit geplant und umgesetzt werden. Sie stellt jedoch fest, dass eine einheitliche Koordinierungsstelle fehlt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in einer zentralen Stelle die Koordinierung aller bestehenden und künftig entstehenden Testfelder zu verstärken und die wechselseitige Information zu verbessern. Hierbei sollen Synergien für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft genutzt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine Strategie zur Entwicklung der digitalen Infrastruktur der Netze aller Verkehrsträger zu entwickeln und hierbei die Erkenntnisse aus den Testfeldern einzubeziehen. Ziel sollte eine verkehrsträgerübergreifende Harmonisierung von grundlegenden Prozessen, Technologien und Schnittstellen sein.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder über den Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten der GKVS einzubeziehen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zur nächsten GKVS im Frühjahr 2018 über die Ergebnisse zu berichten.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, Testfelder für autonome Verkehre der Binnenschifffahrt aktiv zu fördern und voranzutreiben. Die Einrichtung eines vergleichbaren Testfeldes für die Binnenschifffahrt steht bisher noch aus. Da dort allerdings großes Potential zu erwarten ist, wird der Bund aufgefordert, entsprechende Vorhaben zu fördern, diese aktiv zu unterstützen und voranzutreiben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 4.10 der Tagesordnung:

Reform Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. In den Ländern wird die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben mit hoher Priorität und hohem Zeit- und Personalaufwand angegangen. Um Planungs- und Investitionshochlauf nicht zu gefährden und die Belange der im Bereich der Auftragsverwaltung Beschäftigten auch gemäß gesetzlicher Vorgaben zu wahren wie auch die Handlungsfähigkeit der Länder bei Wahrnehmung originärer Landesaufgaben nach Abschluss des Transformationsprozesses zu gewährleisten, ist es unabdingbar, die Länder inhaltlich stärker als bislang in die konzeptionelle Arbeit des Bundes bei Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben einzubeziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund unter Verweis auf Punkt 4 des Beschlusses der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder und der Bundeskanzlerin vom 8. Dezember 2016, die erforderlichen Gespräche hinsichtlich der Abgeltung der den Ländern entstehenden Kosten für Planung und Bauaufsicht aufzunehmen und einen geeigneten Regelungsvorschlag für die Transformationsphase zu unterbreiten. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, darüber zur nächsten GKVS bzw. Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2018 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Kundenorientiertes Bauen im Eisenbahnbereich

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Der Bund wird aufgefordert, der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahrstermin 2018 über die Empfehlungen des Runden Tisches Baustellenmanagement (RTB) zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Konsequenzen aus dem Tunnelunglück an der Rheintalbahn -
Ausbaustrategie für das Schienennetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Baden-Württemberg zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die Sperrung der Rheintalbahnstrecke gravierende Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr in ganz Deutschland hatte. Ausweichstrecken konnten nur mit Mühe identifiziert werden, da große Abschnitte nicht elektrifiziert sind oder nur ein Gleis zur Verfügung steht.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass sich der Bund mit den Folgen von Rastatt auseinandersetzt und ein umfassendes Konzept für den Schienenverkehr entwickelt mit dem Ziel, diesen umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträger zu stärken und Redundanzen im Netz zu schaffen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für die Finanzierung der genannten Infrastrukturausbauten ein zusätzliches Infrastrukturprogramm für den Schienenausbau aufzulegen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund ferner auf, für Projekte des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes sowie für die noch zu bewertenden Maßnahmen des potenziellen Bedarfs - ohne Verzug in der Planung und Umsetzung der Maßnahmen - die Bewertungsmethode so zu ändern, dass der Nutzen bei Maßnahmen, die der Redundanz im Netz dienen, besonders berücksichtigt und gewichtet wird.

6. Die Sperrungen aufgrund defekter Oberleitungen und umgestürzter Bäume in der Folge der letzten drei Stürme in Norddeutschland machen erneut deutlich, wie empfindlich die Infrastruktur der Bahn ist. Die Länder erwarten vom Infrastrukturbetreiber ein Konzept, das aufzeigt, wie die Infrastruktur vorsorgend widerstandsfähiger gegen klimatische Einflüsse gemacht werden kann. Darüber hinaus erwarten die Länder vom Infrastrukturbetreiber im Sturmfall zügige und differenzierte Reaktionen zur Beseitigung der Schäden und eine bessere und kundenorientiertere Information der Reisenden. Dabei sollten auch die Möglichkeiten der sozialen Medien stärker berücksichtigt werden.

Der Bund wird um einen Bericht zur nächsten Verkehrsministerkonferenz gebeten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Bahnsteighöhen

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die weitere Diskussion zu den Bahnsteighöhen unter der Maßgabe zu führen, dass die Zielstellung der Barrierefreiheit für die Nutzer des Schienenpersonenverkehrs im Vordergrund steht. Hierzu gehört auch, dass im Falle einer Neudefinition der Zielbahnsteighöhe für bestimmte Linien für diese ein Migrationskonzept erstellt wird, das bereits während der Migrationsphase einen möglichst hohen Grad an Barrierefreiheit für die Fahrgäste sicherstellt.
2. Der Bund wird aufgefordert, mit der DB und den Ländern ein gemeinsam abgestimmtes Bahnsteighöhenkonzept zu entwickeln. Dieses Konzept muss länder-spezifisch die bisher gemeinsam getätigten Investitionen in die Stationsausbauten, bestehende Bahnsteighöhenkonzepte der Länder, die Laufzeiten von Verkehrs-verträgen und den Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigen. Dabei sind die Besonderheiten der Länder zu betrachten und für Strecken, auf denen eine Umstellung der Bahnsteighöhe im Hinblick auf die Barrierefreiheit vereinbart wird, ein Umbau- und Finanzierungsplan vorzusehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert nach den bilateralen Runden der DB AG mit den einzelnen Ländern ein Gespräch der Verkehrsministerkonferenz mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB zu der Thematik.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Modellprojekt Mopedführerschein mit 15

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Geltungsdauer der Dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der FeV bis zum Ablauf des 30. April 2020 zu verlängern.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, den Abschlussbericht zur Evaluation des Modellprojekts spätestens ein halbes Jahr vor Außerkrafttreten der Dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der FeV vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Optimierung der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zur Kenntnis.
2. Im Hinblick auf die bundesweite Bedeutung einer effizienten Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten und in Anbetracht der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Autobahn erwarten die Länder, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bei der Optimierung der Genehmigungsverfahren maßgeblich mitwirkt.
3. Die Länder werden bei Bedarf auch außerhalb der Bundesautobahnen geeignete Streckenzüge für den genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehr als Schwerlastkorridore definieren. Die Arbeitsgruppe Schwerverkehr steht den Ländern hierzu beratend zur Verfügung.
4. Erkannte Potentiale zur Verbesserung der Großraum- und Schwertransport-Genehmigungsverfahren (im rechtlichen Bereich z. B. VwV-StVO, BEM-ING) sollten im Interesse der beteiligten Verwaltung und der Transportwirtschaft umgehend ausgeschöpft werden.
5. Der Arbeitskreis Straßenbaupolitik wird gebeten, zur nächsten GKVS erneut zum erreichten Sachstand zu berichten.
6. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird aufgefordert, den Referentenentwurf zur Straßenverkehrs-Transportbegleitungs-Verordnung den Ländern unverzüglich zur Stellungnahme vorzulegen und dafür zu sorgen, dass die Verordnung zeitnah in Kraft tritt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Verbesserung der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich durch Abbiegeassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren Beschluss zu TOP 6.3 der Sitzung am 27./28. April 2017 in Hamburg und begrüßt die bisherigen Bemühungen der Bundesregierung zur zeitnahen Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Nutzfahrzeuge.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung zusätzlich zu prüfen, wie die bestehenden Fördermöglichkeiten angenommen werden. Zudem sollte geprüft werden, ob kurzfristig Anreize für die Investition in die passive Sicherheit schwerer Nutzfahrzeuge zum Schutz so genannter schwächerer Verkehrsteilnehmer zu schaffen sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung um Erarbeitung eines Informationskonzepts, um Fußgänger und Radfahrer flächendeckend auf die Gefahren von rechtsabbiegenden Nutzfahrzeugen an Verkehrsknotenpunkten hinzuweisen und sie so noch stärker für diese besondere Verkehrssituation zu sensibilisieren.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bunderegierung um Unterstützung von Forschungsvorhaben, die die Implementierung und Erprobung einer Public Key Infrastructure für den informationstechnisch sicheren Betrieb kooperierender Komponenten intelligenter Transportsysteme vorsehen, soweit sie die Warnung vor potenziell gefährlichen Kreuzungssituationen mit besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten vorsehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

Elektrokleinstfahrzeuge

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Vorhaben des BMVI, einen Verordnungsentwurf, der die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr regelt, zu erarbeiten. Sie bittet, diesen schnellstmöglich vorzulegen und in die vorausgehenden Prüfungen auch versicherungsrechtliche sowie zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Aspekte einzubeziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, auf Basis der Untersuchungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) noch in 2017 Empfehlungen auszusprechen, unter welchen Bedingungen bereits im Vorwege befristete Pilotprojekte unter wissenschaftlicher Begleitung der BASt durch die Länder zugelassen werden können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für einen zukunftsweisenden Umgang mit den Herausforderungen autonomer Luftfahrtsysteme in urbanen Regionen

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit der Modifizierung der luftrechtlichen Regelungen zum Aufstieg von Drohnen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Gestalt der im April 2017 in Kraft getretenen "Drohnen-VO" ein erster Schritt zur Regelung des Einsatzes von Drohnen getan worden ist.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Drohnentechnologie weiterhin zu unterstützen, indem die rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechend den Erfordernissen neuer Technologien sowie dem Entwicklungsfortschritt eines praktikablen und umfassenden Luftverkehrsmanagementsystems so angepasst werden, dass unter dem Vorbehalt der Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit sowie öffentlichen Sicherheit und Ordnung diese Entwicklungen erprobt und gegebenenfalls umgesetzt werden können. Dabei sollte auch eine rechtliche Verpflichtung zum Einbau von elektronischen Systemen zur Kennzeichnung, Lokalisierung sowie zur Sicherung eines verlässlichen Geofencing für bestimmte Drohnen erwogen werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, sich dafür einzusetzen, dass Fördermittel des Bundes für die Entwicklung eines Luftverkehrsmanagementsystems als Voraussetzung z. B. für die Realisierung autonomer drohnengestützter Logistikflüge bzw. autonomer drohnengestützter Einsätze im Rahmen der Luftrettung, bereitgestellt werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, sich auch auf europäischer Ebene für eine entsprechende Fortschreibung der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Erstellung eines Nationalen Luftverkehrskonzeptes;
Forderungen an die neue Bundesregierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Luftverkehrskonzept erste Vorschläge zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft gemacht wurden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, die Arbeiten an einem umfassenden Luftverkehrskonzept der Bundesregierung fortzusetzen, und erwartet, dass die Länder hierbei intensiv beteiligt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die von den Verkehrsressorts der Länder einvernehmlich als wichtig erachteten Themen, die im Luftverkehrskonzept des BMVI keine Berücksichtigung gefunden haben, in einem umfassenden Luftverkehrskonzept der Bundesregierung zusätzlich zu den bereits behandelten Themen aufgegriffen werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 8 der Tagesordnung:

Zukunft der Traditionsschifffahrt

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Das BMVI wird gebeten, näher darzulegen, welche inhaltlichen Änderungen an dem Verordnungsentwurf geplant sind und in welcher Weise diese mit den Betreibervereinen diskutiert werden.
3. Das BMVI wird gebeten, darzulegen, ob es davon ausgeht, dass Traditionsschifffahrt in Deutschland weiterhin ehrenamtlich betrieben werden kann und wie die im Entwurf bisher vorgesehenen Betreiberpflichtungen von den ehrenamtlich tätigen Betreibervereinen in organisatorischer Hinsicht erfüllt werden können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. November 2017
in Wolfsburg

Punkt 9 der Tagesordnung:

Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2018

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr:

Verkehrsministerkonferenz 19./20. April (Nürnberg)

Herbst:

Verkehrsministerkonferenz 18./19. Oktober (Hamburg)

II.

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

Frühjahr:

vorbereitende GKVS 21./22. März

Herbst:

vorbereitende GKVS 12./13. September