

**Beschluss-
Sammlung
der
Sonder-
Verkehrsministerkonferenz
am 10. Dezember 2020
(als Video- / Telefonschaltkonferenz)**

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

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

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 10. Dezember 2020
(als Video- / Telefonschaltkonferenz)

Punkt 3.1 der Tagesordnung:

ÖPNV-Rettungsschirm

1. Im März 2020 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV aufgrund des Lockdown um 85 Prozent zurückgegangen. Über den Sommer und den Herbst haben sich die Fahrgastzahlen stetig erholt, so dass Ende Oktober die Fahrgastzahlen bei rund 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus lagen. Bedingt durch den zweiten Lockdown im November sind die Fahrgastzahlen wieder deutlich zurückgegangen und liegen derzeit bei unter 50 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Aufgrund des massiven Fahrgastrückgangs haben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in 2020 bundesweit Fahrgeldmindereinnahmen von mindestens 3,1 Mrd. Euro (bereits bereinigt um gesparte Aufwendungen) erlitten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält an ihrem Ziel fest, den Anteil des ÖPNV am Modal Split mittelfristig verdoppeln zu wollen. Der Verkehrssektor wird nur durch eine entsprechende Änderung des Modal Split seinen notwendigen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Daher haben Bund und Länder in einem gemeinsamen Kraftakt in 2020 einen ersten ÖPNV-Rettungsschirm gespannt und den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die Fahrgeldverluste erstattet, um Abbestellungen von Leistungen im ÖPNV zu verhindern.
3. Durch den erneuten Lockdown seit Anfang November werden auch in 2021 die Fahrgastzahlen und entsprechend die Fahrgeldeinnahmen noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Der VDV geht in 2021 von Fahrgeldmindereinnahmen in Höhe von 3,5 Mrd. Euro aus.

4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass auch in 2021 Abbestellungen im ÖPNV verhindert werden müssen – allein schon aus Gründen des Infektionsschutzes. Daher muss auch für 2021 ein Rettungsschirm für den ÖPNV in Höhe von rund 3,5 Mrd. Euro aufgespannt werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Länder bereit sein werden, ihren Anteil an einem solchen Rettungsschirm zu leisten.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich ebenfalls aufgrund seiner Finanzierungsverantwortung für den SPNV an einem solchen Rettungsschirm zu beteiligen und zeitnah mit den Ländern in Gespräche über die Verteilung der Finanzierungslast zu treten.

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 10. Dezember 2020
(als Video- / Telefonschaltkonferenz)

Punkt 3.2 der Tagesordnung:

Entzerrung der Schülerverkehre

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Bundeskanzlerin und der Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 25. November 2020 zur „Bekämpfung der SARS-Cov2-Pandemie“ zur Kenntnis und nimmt wie folgt Stellung:

1. Der öffentliche Personenverkehr ist eine starke Säule für das Funktionieren des deutschen Berufs- und damit Wirtschaftslebens.
2. Der öffentliche Personenverkehr ist auch während der COVID-19 Pandemie Teil der Lösung und nicht Teil des Problems. In mehreren wissenschaftlichen Studien wurde und wird der öffentliche Personennahverkehr in der Pandemie aktiv in den Blick genommen; bislang ist kein erhöhtes Infektionsrisiko ersichtlich.
3. Öffentliche Beförderungsmittel sind für viele Menschen im Land die einzige Möglichkeit, beispielsweise zur Arbeit oder zur Schule zu kommen. Deshalb haben Bund und Länder bereits Ende April 2020 Maßnahmen und Verhaltensregeln definiert, unter denen öffentlicher Personenverkehr auch in der Pandemie genutzt werden kann. Das hat sich bewährt und wird ständig weiterentwickelt.
4. Dazu zählen die Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung, das permanente Lüften durch Türöffnungen und Klimaanlage, die Intensivierung der Reinigungsleistungen und intensive Aufklärung sowie Informationen zu Verhaltens- und Hygieneregeln.
5. Die Einhaltung der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung wird kontinuierlich kontrolliert: Seit September 2020 finden regional und überregional Kontrollen, am 7. Dezember 2020 erstmals bundesweit, statt.

6. Um das Personenaufkommen zu entzerren, wird im öffentlichen Personennahverkehr in der Regel die volle Kapazität trotz erheblich geringerer Auslastung angeboten.
7. Der Einsatz zusätzlicher Busse im Schülerverkehr wird in mehreren Ländern durch Förderprogramme unterstützt. In weiteren Ländern befinden sich Förderprogramme in der Planung.
8. Neben der bereits weitgehend erfolgten Ausweitung des Angebots können nur noch schulorganisatorische Maßnahmen mit Wechsel- und Hybridunterricht oder gestaffelten Schulanfangszeiten über die Steuerung der Nachfrage zur Entzerrung der Schülerverkehre beitragen. Für schulorganisatorische Maßnahmen sind die Bildungsministerien und die Schulträger zuständig. Von diesen erwartet die Verkehrsministerkonferenz zeitnah einen Umsetzungsvorschlag.

Begründung:

Zuständig für die Schülerverkehre sind die ÖPNV-Aufgabenträger und die Schulträger, in der Regel die kommunale Ebene. Aber auch die Bildungsministerien tragen eine Verantwortung, über schulorganisatorische Maßnahmen zur Entzerrung von Schülerverkehren beizutragen. Dies findet bisher nur in seltenen Fällen statt.

Die Verkehrsministerien einiger Länder haben die Initiative ergriffen und Förderprogramme für zusätzliche Busse im Schülerverkehr aufgelegt. Aktuell unterstützen sieben Länder mit fast 100 Mio. Euro Aufgabenträger und Schulträger bei der Ausweitung der Kapazitäten im Schülerverkehr. Alleine in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland finden so täglich mehr als 2.800 zusätzliche Fahrten statt. In weiteren Ländern befinden sich Förderprogramme in der Planung.

Der in der öffentlichen und politischen Debatte oft geforderte Mindestabstand von 1,5 m kann aufgrund der spezifischen Verhältnisse im Öffentlichen Personenverkehr nicht sichergestellt werden.

Dafür sind auch in Zeiten deutlich abgeschwächter Nachfrage die erforderlichen Ressourcen an Fahrzeugen und Fahrpersonal nicht vorhanden. Abstandsregeln wie auch eine Reservierungspflicht in Öffentlichen Verkehrsmitteln sind weder umsetzbar noch zielführend.

Ein Standardlinienbus (12 m) kann bis zu 65 Personen befördern - durch ein 1,5 m Abstandsgebot wären es nur elf Personen. In einem Gelenkbus (18 m) können bis zu 110 Personen befördert werden - durch ein 1,5 m Abstandsgebot wären es nur noch 18 Personen. Die Kapazität im ÖPNV würde um 80 bis 85 Prozent reduziert und insbesondere in der Hauptverkehrszeit wäre die fünf- bis sechsfache Kapazität erforderlich. Das gleiche würde für Straßen-, S- und U-Bahnen und den Regionalverkehr auf der Schiene gelten.

Im freigestellten Schülerverkehr (zu Grundschulen oder Förderschulen) haben Schülerinnen und Schüler in aller Regel einen Sitzplatz. Ein 1,5 m Abstandsgebot würde aber auch hier mindestens eine Halbierung der Kapazität bedeuten und eine Verdoppelung des Busangebotes erfordern. Weder das dafür notwendige Fahrzeugmaterial noch das Personal stehen zur Verfügung.

In der Konsequenz könnten mit dem einem Abstandsgebot nicht mehr alle Schülerinnen und Schüler zu ihren Schulen und Berufstätige nicht mehr zu ihrer Arbeitsstätte befördert werden, mit unabsehbaren Folgen für das Funktionieren von Schulen und Wirtschaft.

So sinnvoll der Einsatz zusätzlicher Busse ist, so endlich sind die Ressourcen trotz freier Kapazitäten der Reisebusbranche.

Eine zusätzliche Entspannung ließe sich nur über die Nachfrage steuern, indem Schulen Wechsel- oder Hybridunterricht oder gestaffelte Unterrichtszeiten organisieren. Und selbst dann würden die Kapazitäten nicht für ein durchgängiges Abstandsgebot von 1,5 m ausreichen.

Und es bliebe noch die Frage der Durchführbarkeit. Mindestbesetzquoten für Busse und Bahnen würden entsprechende Kontrollen beim Ein- und Ausstieg erfordern. Dies ist mit dem bestehenden Personal der Verkehrsunternehmen nicht leistbar. Reservierungssysteme sind nicht vorhanden und technisch zum Beispiel in der Straßenbahn nicht umsetzbar.

Unabhängig von den organisatorischen und kapazitiven Problemen stellt sich die Frage, ob mit einem Abstandsgebot im ÖPNV überhaupt ein Beitrag geleistet würde, Infektionsrisiken zu senken. Bisher hat keine Studie ein erhöhtes Infektionsrisiko im ÖPNV nachgewiesen.

Die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung trägt ganz offensichtlich zum Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal bei. Eine Umfrage unter 94 deutschen Nahverkehrsunternehmen hat ergeben, dass bei den dort 80.000 Beschäftigten 233 und damit 0,29 Prozent von einer Corona-Infektion betroffen waren, während der bundesweite Wert in der Gesamtbevölkerung bei 0,54 Prozent liegt (Stand: 27. Oktober 2020). Nur neun der 233 bestätigten Corona-Infektionen haben nachweislich während des Dienstes stattgefunden. Die Ansteckungsrate beim Fahrpersonal mit direktem Kundenkontakt liegt interessanterweise noch unter der des Werkstatt-Personals.

Und anders als im Sommer, als die Akzeptanz in Großstädten für die Maskenpflicht auf 95 Prozent abgesunken war, wird aktuell wieder eine sehr hohe Akzeptanz um die 99 Prozent festgestellt.

Das zeigt, dass die bisherigen Maßnahmen im ÖPNV wirken. Dazu zählt auch das gute Lüften der Fahrzeuge. Hierdurch werden die Aerosole aus dem Fahrzeug transportiert und das Infektionsrisiko reduziert. Wenn die Klimaanlage eines Busses auf maximalen Frischluftbetrieb gestellt ist und beim Halt mit der sogenannten Stadionschaltung alle Türen öffnen, kann die komplette Luft in einem Bus innerhalb von zwei Minuten ausgetauscht werden.

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 10. Dezember 2020
(als Video- / Telefonschaltkonferenz)

Punkt 3.3 der Tagesordnung:

Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

1. Im März 2020 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV aufgrund des Lockdown um 85 Prozent zurückgegangen. Über den Sommer und den Herbst haben sich die Fahrgastzahlen stetig erholt, so dass Ende Oktober die Fahrgastzahlen bei rund 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus lagen. Bedingt durch den zweiten Lockdown im November sind die Fahrgastzahlen wieder deutlich zurückgegangen und liegen derzeit bei unter 50 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Gleichzeitig wird vermehrt in der Öffentlichkeit über potentielle Ansteckungsgefahren im ÖPNV und insbesondere im Schülerverkehr diskutiert. Diese Diskussionen führen zu einem Vertrauensverlust in den ÖPNV und könnten sich dauerhaft negativ auf das Nutzungsverhalten auswirken.
2. Mehrere Untersuchungen zur Ansteckungsgefahr im ÖPNV haben ergeben, dass es nach allen bisher vorliegenden Erkenntnissen im ÖPNV kein erhöhtes Infektionsrisiko gibt. Allerdings sind diese Studien in der Regel zwischen dem ersten und zweiten Lockdown erstellt worden. Ihre Aussagekraft wird daher in der öffentlichen Debatte immer wieder in Zweifel gezogen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim EBA beauftragte Studie zum Infektionsrisiko im öffentlichen Verkehr wertvolle Erkenntnisse zum Ausbreitungsverhalten von COVID 19-Erregern in verschiedenen Fahrzeugtypen und Infrastruktureinrichtungen des ÖPNV und damit medizinisch/technische Erkenntnisse zur Ansteckungsgefahr im öffentlichen Verkehr erwarten lässt und dankt dem BMVI für diese Aktivität.

4. Die Verkehrsministerkonferenz befürwortet eine ergänzende Studie, die mittels einer Felduntersuchung das real beobachtbare Infektionsgeschehen im ÖPNV auf Wegstrecken unter 30 Kilometern untersucht, wie sie vom VDV angeregt wird. Eine solche empirische Betrachtung wird weder von der Studie des Bundes noch von anderen aktuell in Bearbeitung befindlichen Studien in Deutschland abgedeckt. Auf eine realistische Streuung der Fahrtdauer der Fahrgäste, der Besetzungsgrade der Fahrzeuge sowie auf eine Berücksichtigung insbesondere der Verhältnisse im Schülerverkehr ist dabei zu achten.
5. Die Länder, die bereit sind, eine vom VDV beauftragte Untersuchung mit bis zu 80 Prozent, maximal 1,6 Mio. Euro über eine Zuwendung zu unterstützen, werden die Kosten im Verhältnis des Kieler Schlüssels aufteilen.

Sofern ein geeignetes Untersuchungsdesign für eine weitere Studie speziell zu den Verhältnissen im Schülerverkehr gefunden werden kann, sind die Länder bereit über eine zusätzliche Finanzierung zu sprechen.

6. Aufgrund der gebotenen Eile soll die Untersuchung noch im Jahr 2020 angestoßen werden. Das Land Baden-Württemberg ist bereit, die Zuwendung zu bündeln und gegenüber dem VDV als Zuwendungsgeber zu fungieren. Die finanziell beteiligten Länder sollen im Rahmen eines Begleitgremiums am Verlauf des Fördervorhabens beteiligt werden.

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 10. Dezember 2020
(als Video- / Telefonschaltkonferenz)

Punkt 3.4 der Tagesordnung:

Förderprogramm Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass sich die Flughäfen angesichts der aktuellen Corona Pandemie fortgesetzt in einer kritischen finanziellen Lage befinden. Insbesondere die Vorhaltekosten belasten die Flughafenstandorte weiterhin und können angesichts des immensen Passagierrückgangs nicht durch Einsparungen aufgefangen werden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt daher ihre Forderung an den Bund, sich zumindest für die Zeit des harten Lockdowns im Frühjahr 2020 an einer Erstattung der Vorhaltekosten der Flughäfen zu beteiligen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die generellen Ankündigungen und Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur am 20. September 2020 in der Presse und anlässlich des Luftverkehrsgipfels am 6. November 2020, sich der gemeinsamen Verantwortung für die Flughäfen bewusst zu sein und sich an den Kosten zu beteiligen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre zuletzt am 20. November 2020 gegenüber dem Bundesverkehrsminister geäußerte grundsätzliche Bereitschaft einer jeweiligen gleichhohen Bezuschussung durch Länder unter Anrechnung bereits erbrachter Leistungen von Ländern und Kommunen und weist darauf hin, dass damit die seitens des Bundes an einen Bundeszuschuss gestellte Bedingung erfüllt ist.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, die begonnenen Gespräche zwischen dem Bund und den Ländervertretern unmittelbar fortzuführen. Darüber hinaus geht die Verkehrsministerkonferenz davon aus, dass der Bund die Länder bei der Erarbeitung eines einfachen,

transparenten und im Vollzug handhabbaren Förderkonzepts zur Verteilung der Bundesmittel beteiligt.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihre Vorsitzende, an die Vorsitzende der Finanzministerkonferenz mit dem Ziel heranzutreten, in einem gemeinsamen Schreiben an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Bundesminister der Finanzen die Notwendigkeit einer finanziellen Beteiligung des Bundes durch Zuschüsse zu betonen und die Haltung der Länder zu einer hälftigen Beteiligung zum Ausdruck zu bringen.