

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken**

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 Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, über das „Innovationsprogramm Logistik 2030“ in der nächsten GKVS im Herbst 2019 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Aktualisierung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss zur Aktualisierung des Nationalen Lärmschutzkonzeptes der 90. UMK (TOP 37) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, bei der Lärmkartierung die bereits erfolgten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes aufzunehmen, um beurteilen zu können, wie sich diese Maßnahmen auf den Schutz der Bevölkerung ausgewirkt haben.
3. Nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz muss der Verkehrslärmschutz konsequent weiterverfolgt werden. Hierzu bedarf es einer umfassenden Fortschreibung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II (NVP II), um den umweltbezogenen Gesundheitsschutz und die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und dabei die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die Fortschreibung des NVP II muss die Herausforderungen im Bereich „Lärmschutz im städtischen Verkehr“ berücksichtigen. Die Maßnahmenansätze sind hier begrenzt und weitere städtische Verdichtung wird auch an lärmbelasteten Magistralen stattfinden müssen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass das Verkehrslärmschutzpaket II aufgrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sowie der technischen und verkehrlichen Entwicklungen fortentwickelt werden muss. Dabei ist auf einen Abgleich mit der laufenden Evaluierung des Fluglärmgesetzes zu achten. Vor dem Hintergrund der gewaltigen Herausforderungen im Klimaschutz müssen zugleich Einschränkungen für die Umsetzung bedeutender Schienen- sowie Wasserstraßenvorhaben vermieden werden. Zudem sollten die Maßnahmen des Koalitionsvertrages Berücksichtigung finden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf das ungelöste Problem der Belastung mit Motorradlärm hin. Das Verkehrslärmschutzpaket muss Wege aufzeichnen, wie die besondere Belastung beurteilt und eingedämmt werden kann.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, gemeinsam mit den Ländern das Verkehrslärmschutzpaket II aus dem Jahr 2009 zu evaluieren und im Jahr 2020 zu aktualisieren. Sie bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2019 einen Bericht vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Reform Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt das Interesse der Länder an einer leistungsfähigen Bundesautobahnverwaltung und sieht noch große Herausforderungen für einen reibungslosen Transformationsprozess.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass der offene Abschluss der am 19. Juli 2018 begonnenen Tarifverhandlungen und der somit noch fehlende Tarifvertrag für einen Großteil der Beschäftigten immer noch einen Hinderungsgrund für eine Wechselentscheidung zur Autobahn GmbH des Bundes darstellt. Die Verkehrsministerkonferenz bittet deshalb den Bund, die Tarifverhandlungen zügig zum Abschluss zu bringen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt die Notwendigkeit, auch für die Beamten spezielle gesetzliche Regelungen für einen Personalübergang zu erlassen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die noch ausstehenden Standortentscheidungen zeitnah zu treffen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Voraussetzungen für den vorzeitigen Übergang einzelner Auftragsverwaltungen zum 1. Januar 2020 zu klären.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Einrichtung eines dauerhaften, projektunabhängigen Beirates aller Länder bei der Autobahn GmbH. Der Beirat soll den Ländern die Möglichkeit geben, die Vorhaben an Bundesautobahnen dauerhaft zu begleiten und ihre Belange vorbringen zu können.

8. Die Verkehrsministerkonferenz weist den Bund darauf hin, dass die störungsfreie Migration der notwendigen IT-Anwendungen bis zum Start der Autobahn GmbH des Bundes aus jetziger Sicht nicht realisierbar erscheint und bittet den Bund, entsprechende Vorkehrungen zu treffen.
9. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an die seit Jahren gemeinsam formulierte Zielsetzung einer Optimierung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen. Sie sieht diese auch weiterhin in besonderem Maß für die bei den meisten Ländern verbleibende Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen und bittet den Bund deshalb, diesen Optimierungsprozess mit den Ländern wieder aufzugreifen und forciert fortzusetzen. Die geplante Reaktivierung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Optimierung der Auftragsverwaltung“ wird daher seitens der Verkehrsministerkonferenz begrüßt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

a) Valide NO₂-Messungen als Grundlage für rechtssichere Luftreinhaltepläne

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einschließlich der vorgetragenen mündlichen Ergänzungen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass die Evaluierung von Messstationen mit der fachlichen Unterstützung durch den Deutschen Wetter-Dienst (DWD) ins Stocken geraten ist, so dass hinsichtlich der Frage der Repräsentativität der Messungen gemäß der Anlage B der 39. BImSchV seit der letzten Verkehrsministerkonferenz keinerlei Erkenntnisgewinn erzielt wurde.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die Evaluierung innerhalb der Bundesregierung nunmehr in der Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit durchgeführt wird. Sie bittet daher das BMVI darum, innerhalb der Bundesregierung sicherzustellen, dass die Untersuchungen insbesondere hinsichtlich der großräumigen Positionierung der Messstellen und der Frage der Repräsentativität der Messungen gemäß der Anlage B der 39. BImSchV erfolgen, wie dies die Verkehrsministerkonferenz bereits mit ihrem Beschluss vom 18./19. Oktober 2018 erbeten hat. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt insoweit die Zustimmung aller Umweltministerien der Länder zur Einbeziehung des DWD in die Untersuchung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zu ihrer Herbstsitzung 2019 über den Fortgang der Untersuchung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

b) Nationales Forum Diesel und Maßnahmenpaket der Bundesregierung für Modellstädte zur Luftreinhaltung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz würdigt die Aktivitäten der Bundesregierung im Zuge der Diesel- und Kommunalgipfel, durch Pakete unterschiedlicher Maßnahmen zur Luftreinhaltung beizutragen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass sich die Bundesregierung beim 3. Kommunalgipfel am 3. Dezember 2018 auf ein Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten sowie eine Weiterführung des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ verständigt hat und hält dies für einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der vorliegende Bericht der Bundesregierung auf die Punkte des VMK-Beschlusses vom Oktober 2018 eingeht. Im Hinblick auf die in der Berichterstattung nicht näher betrachtete mittel- bis langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität in Städten und deren Umland wird die Bitte um Verstetigung der Förderung über 2020 hinaus erneut bekräftigt. Dabei soll es unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten auch um eine Öffnung der bisher auf stichtagsbezogene Hotspots begrenzten Fördervoraussetzungen gehen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, organisatorische Voraussetzungen zu schaffen, damit in den nächsten Monaten und Jahren die Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung, den Ländern und den Kommunen effektiv und ergebnisorientiert organisiert werden kann. In diesem Zusammenhang fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, Strukturen für das geplante Nationale Kompetenznetzwerk (NaKoMo) zu schaffen, die Schnittmengen zu der bereits existierenden Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) zu definieren und Möglichkeiten der Zusammenarbeit und Integration aufzuzeigen. Die Verkehrsministerkonferenz bietet der Bundesregierung an, eine derartige Struktur in dem Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten gemeinsam zu bearbeiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Mobilität und Klimaschutz -

Zukünftige politische Rahmenbedingungen und Nationale Plattform
Zukunft der Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis und bittet um regelmäßige Berichterstattung zur Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität und zum Klimaschutz im Verkehr. Sie verweist auf den Beschluss zu TOP 4.1b) der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017.
2. Auch der Verkehrssektor muss zur CO₂-Emissionsminderung beitragen. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Bundesregierung in der Verantwortung, ihren internationalen und europäischen Verpflichtungen nachzukommen und ist der Auffassung, dass dies unverzügliches und entschiedenes Handeln erfordert.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt das von der AG 1 (Klimaschutz im Verkehr) der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität vorgelegte Zwischenergebnis mit seinen identifizierten zentralen sechs Handlungsfeldern (Antriebswechsel von Pkw und Lkw, weitere Effizienzsteigerung von Pkw und Lkw, regenerative Kraftstoffe, Stärkung von Schienenpersonenverkehr, Bus-, Rad- und Fußverkehr, Stärkung von Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt, Digitalisierung) zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass die im Zwischenbericht der AG 1 beschriebenen Maßnahmen für die Erreichung der CO₂-Minderungsziele noch nicht ausreichen und deshalb eine Fortsetzung der Arbeit der AG 1 mit den im Zwischenbericht beschriebenen Zielsetzungen erforderlich ist.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, sie über das weitere Vorgehen so schnell und so umfassend wie möglich zu informieren und dabei auch auf die ermittelten Konsequenzen und ihre Auswirkungen auf das Klima (Temperatursenkung) einzugehen; die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die auf Bund, Länder und Kommunen sowie Verkehrsteilnehmer zukommenden Kosten zu beziffern.
- 5a) Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Verkehrssektor zum einen der Markthochlauf von Fahrzeugen mit alternativen und weitgehend emissionsfreien Antrieben notwendig ist. Hier ist ein technologieoffenes Anreizsystem zu schaffen. Zum anderen muss unter Berücksichtigung der regionalen Unterschiede wo immer möglich, insbesondere in Ballungsräumen, auch ein verstärkter Wechsel vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen sowie zum Rad- und Fußverkehr und im Güterverkehr von der Straße zum Wasserweg und zur Schiene sowie zu alternativen Logistikformen erfolgen.
- b) Dafür ist innerhalb kürzester Zeit eine Vielzahl von umfangreichen und zeitlich wie inhaltlich ambitionierten Maßnahmen erforderlich, um die notwendige Infrastruktur auszubauen und Qualität und Kapazitäten im Umweltverbund zu steigern. Die im aktuellen gesetzlichen Rahmen vorgesehenen Bundesmittel - etwa im Regionalisierungs- und Schienenwegeausbaugesetz - genügen hierfür nicht. Die Verkehrsministerkonferenz verweist darauf, dass sie bereits in ihrem Beschluss zu TOP 4.1a) der Sitzung vom 9./10. November 2017 eine finanziell entsprechend unterlegte „Nationale nachhaltige Mobilitätsoffensive“ zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems gefordert hat.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder und Kommunen bei der Finanzierung und Umsetzung der notwendigen resultierenden Maßnahmen entsprechend zu unterstützen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.6 der Tagesordnung:
Umweltrechtliche Verbandsklage

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hat wie die Justizministerinnen und Justizminister die Entwicklung der umweltrechtlichen Verbandsklage vor dem Hintergrund der Notwendigkeit sowohl einer effektiven Durchsetzung des Umweltrechts als auch einer zeitgerechten Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastruktur erörtert.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich dafür aus, den Beschluss der Justizministerinnen und Justizminister zu unterstützen und die Aarhus-Konvention und das einschlägige Unionsrecht dergestalt anzupassen, dass die materielle Präklusion und die Beschränkung des gerichtlichen Prüfungsumfangs auf umweltbezogene Rechtsvorschriften wieder umfassend in das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz aufgenommen werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich hierfür einzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität -
grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material

1. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt die Bedeutung Militärischer Mobilität, d. h. grenzüberschreitenden militärischen Verkehrs von Personen und Material, als wichtige Grundvoraussetzung für ein sicheres und resilientes Europa, an.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die seitens der Bundesregierung eingegangene internationale Verpflichtung, bis Ende 2019 Genehmigungen von militärischen Großraum- und Schwertransporten im Rahmen der Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) und NATO Response Forces (NRF) innerhalb von fünf Tagen auszustellen, zur Kenntnis und erklärt, die Bundesregierung bei der Umsetzung zu unterstützen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass zur Koordinierung der seitens des Bundes und der Länder erforderlichen Maßnahmen ein hoher Abstimmungsbedarf besteht, um eine einheitliche und zeitgerechte Zielerreichung zu gewährleisten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bereits mit Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung über das Zusammenwirken zum Betrieb und zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems eines bundeseinheitlichen, effizienten und internetbasierten „Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte“ („VEMAGS“) anlässlich der Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018 in Hamburg sowie mit der militärisch relevanten Vereinbarung über die prioritäre Behandlung der VJTF-Truppen wichtige Grundlagen zur Optimierung von Großraum- und Schwertransporten geschaffen wurden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass über die schon 2019 dringlich erforderlichen Maßnahmen zur beschleunigten Genehmigung von militärischen Großraum- und Schwertransporten hinaus auch in den Folgejahren bei allen Verkehrsträgern ein erheblicher Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf zwischen Bund und Ländern besteht, um im Rahmen von NATO und EU den deutschen Verpflichtungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden militärischen Mobilität in Europa und zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit (Resilienz) der Verkehrsinfrastrukturen als Beitrag des Verkehrsbereichs zur zivilen Verteidigung gerecht zu werden.
6. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt der zeitlich befristeten Einrichtung eines Bund-Länder-Koordinierungsgremiums zu, das alle Belange der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr bündeln, Befassungen in zuständigen Bund-Länder-Fachausschüssen und anderen Bund-Länder-Arbeitsgremien anstoßen und beratend begleiten soll. Das Koordinierungsgremium beendet seine Arbeit mit einem Bericht an die Verkehrsministerkonferenz zur Herbstsitzung 2020, es sei denn, die Verkehrsministerkonferenz beschließt ausdrücklich eine Fortführung des Koordinierungsgremiums. Die Zuständigkeiten bestehender (Fach-)Gremien bleiben dabei unberührt. Die Länder werden jeweils Vertreterinnen und Vertreter einer übergeordneten koordinierenden Stelle in das Koordinierungsgremium entsenden. Bei Bedarf wird der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder berichtet.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.8 der Tagesordnung:
Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die geplante Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und das Eckpunktepapier des BMVI zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die im Eckpunktepapier genannten Themen einer eingehenden Diskussion und gründlichen Vorbereitung bedürfen und angesichts der Herausforderungen der Digitalisierung den Handlungsbedarf noch nicht abschließend beschreiben.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zur Herbstsitzung 2019 über den Stand der Diskussion und der Planungen zum Novellierungsvorhaben des PBefG zu berichten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Angebot des BMVI, eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Länder einzurichten, um die Grundzüge der PBefG-Novelle vorzubereiten. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt das VMK-Vorsitzland und das Vorsitzland des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr, für die Länder in der Arbeitsgruppe mitzuarbeiten und auf eine rasche Beschlussfassung über die PBefG-Novelle hinzuwirken.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Absicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im ÖPNV einer zeitnahen gesetzlichen Klarstellung bedarf.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen

1. Die Länder danken dem Bund für sein bisheriges Engagement zur Erhöhung der Lkw-Stellplatzkapazitäten an den Bundesautobahnen.
2. Vom Bund ist die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 zügig fertigzustellen. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Güterverkehr werden die auf den Prognosedaten 2025 beruhenden Bedarfe für Lkw-Stellplätze bei weitem nicht ausreichen. Die Konzeption für Rastanlagen an Bundesautobahnen muss deshalb schnellstmöglich auf das Jahr 2030 fortgeschrieben werden.
3. Der Bund wird gebeten, soweit der Bedarf an Lkw-Stellplätzen auf den Bundesautobahnen nicht gedeckt werden kann, auch an Autobahnanschlussstellen Rastanlagen in Baulast des Bundes (analog Pendler-Parkplätzen) zu errichten.
4. Der Bund wird gebeten, ein Förderprogramm zur Erweiterung der Lkw-Stellplätze auf Autohöfen zu prüfen. Damit ist die Realisierung ergänzender bedarfsabhängiger zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten durch die Einbindung privater Investoren möglich.
5. Der Bund wird gebeten, zur Herbstsitzung über die Pilotprojekte zur Erhöhung der Parkplatzkapazität mittels telematischer Einrichtungen zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs -
Masterplan Schienengüterverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die bisher umgesetzten Maßnahmen und Fortschritte insbesondere bei der Trassenpreisabsenkung und beim Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist zeitgleich auf die Wichtigkeit auch jener Maßnahmen im Masterplan Schienengüterverkehr hin, die nicht im „Kapitel D“ der Sofortmaßnahmen liegen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz sieht weiterhin in der Umsetzung und Etablierung eines 740-Meter-Netzes eine große Chance zur Kapazitätserweiterung im Schienennetz und bittet um dessen zeitnahe Umsetzung und Berücksichtigung bei bestehenden und neuen Infrastrukturvorhaben.
5. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den Masterplan Schienengüterverkehr im Rahmen seiner Möglichkeiten und bittet den Bund um stringente Umsetzung der aufgezeigten Handlungsfelder und Information zum aktuellen Umsetzungsstand in der folgenden GKVS im Herbst 2019.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Elektrifizierung von Bahnstrecken - Elektrifizierungsoffensive des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Start der Arbeiten des BMVI zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD vereinbarten Elektrifizierungsoffensive.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 18./19. Oktober 2018 und die Verantwortung des Bundes für die Finanzierung und den Erhalt der Bundesschienenwege.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die vorgesehene Finanzierung über das GVFG-Bundesprogramm dieser Verantwortung nicht gerecht wird und kein primäres Finanzierungsprogramm darstellt, um die Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken voranzubringen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, bei den vorgesehenen Förderprogrammen auch die nicht bundeseigenen Schienenstrecken zu berücksichtigen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine zusätzliche langfristige und auskömmliche Finanzierung für die Elektrifizierungsprogramme sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis und begrüßt ausdrücklich das Fortschreiten der Verhandlungen zur LuFV III für die Jahre 2020-2024.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMVI erneut eine Vertragslaufzeit von fünf Jahren verfolgt und sieht darin einen guten Kompromiss zwischen Planungssicherheit und der Möglichkeit, auf kommende Entwicklungen zu reagieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, eine fristgerechte Unterzeichnung der LuFV III sicherzustellen um keine kurzzeitige Verlängerung der LuFV II in Kauf nehmen zu müssen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz kritisiert, dass der Bund das Budget für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen (LuFV III, Anlage 8.7) zwar nominal für jedes Land erhöhen will, dies mit Blick auf die aktuelle Baupreisentwicklung für einige Länder jedoch eine reale Kürzung bedeutet.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher erneut auf, das Gesamtvolumen für die LuFV III Anlage 8.7 auf 2,2 Mrd. Euro zu erhöhen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund nochmals auf, das S-Bahn-Finanzierungsverbot im Rahmen der LuFV III Anlage 8.7 zu streichen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Vorfinanzierung von Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen zu ermöglichen und den Umgang mit investiven Altlasten zu überdenken beziehungsweise geeignete Finanzierungsinstrumente und Verfahren aufzulegen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, in der LuFV - analog zur bestehenden Grundsatzentscheidung für Bedarfsplanprojekte - die Verpflichtung festzuschreiben, dass ein bestehender stufenfreier Bahnsteigzugang im Rahmen von Ausbau- oder Ersatzinvestitionen nicht verschlechtert werden darf.
9. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund in der LuFV III Anlage 8.7 die Umlenkung von Mitteln für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen in Ersatzinvestitionen durch eine Quote begrenzen will. Sie fordert allerdings den Bund auf, Ersatzinvestitionen konsequenterweise nur aus der Kern-LuFV zu finanzieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.4 der Tagesordnung:
Renditeansätze von DB-Einheiten

Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Forderung nach einer weiteren Absenkung der Renditeansätze für die nicht im Wettbewerb stehenden DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) um eine entsprechend differenzierte Berichterstattung.

Hinsichtlich der Transportgesellschaften der DB wird der Bericht des BMVI zur Kenntnis genommen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.5 der Tagesordnung:
Bahnsteighöhen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass für den Großteil des Netzes Einvernehmen zu den zukünftigen Zielhöhen eines Bahnsteighöhenkonzeptes gefunden wurde. Sie bekräftigt ihre Erwartungen an den Bund, dass die einvernehmlich verhandelten Lösungen zwischen den Regionalbereichen der DB Station-&Service AG und den Ländern unabhängig von der Definition von Ausnahmeregelungen länder- und streckenbezogen Bestandteil des Bahnsteighöhenkonzeptes werden und sich in noch ausstehenden länderspezifischen Migrationskonzepten widerspiegeln.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich bei der DB Station-&Service AG, dafür einzusetzen, dass auch für Strecken mit noch strittiger Bahnsteighöhe zeitnah eine Lösung gefunden wird, die es ermöglicht, unter Berücksichtigung des bereits erreichten Stands von Barrierefreiheit, die vollständige Barrierefreiheit zeitnah und effektiv zu erreichen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 18./19. Oktober 2018 und fordert den Bund auf, die LuFV zu erweitern und neben der Finanzierung von Bahnsteigerhöhungen direkt auf die Zielhöhe 76 cm oder 55 cm auch die zweistufige Erhöhung mit einer 55 cm Zwischenstufe und späterer Erhöhung auf die Zielhöhe 76 cm zu finanzieren. Darüber hinaus erwartet sie, dass zusätzliche Finanzierungsprogramme zur Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes sowie ein Sonderprogramm zur priorisierten Erhöhung von Bahnsteigen ≤ 38 cm aufgelegt werden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland des Arbeitskreises Bahnpolitik, den erarbeiteten Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr über den Bundesrat in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ziele der Bundesregierung, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft bis 2030 die Anzahl der Bahnkundinnen und Bahnkunden zu verdoppeln und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern sowie die Initiative der DB AG „Agenda für eine bessere Bahn“ vom November 2018.

Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass eine Stärkung des Schienenverkehrs unumgänglich ist, damit der Verkehrssektor einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die aktuelle Situation im Eisenbahnverkehr sowohl im Allgemeinen (bundesweit) als auch Besonderen (regional) nicht zufriedenstellend genannt werden kann und die Zielsetzung des Bundes konterkariert. Mangelhafte Leistungen im Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in vielen Netzen des Schienenpersonennahverkehrs in zahlreichen Regionen Deutschlands haben die fatale Wirkung, dass sie das Bahn-Image insgesamt schädigen und die auch vorhandenen guten Leistungen im Bahnbereich in den Hintergrund rücken. Es ist dringend erforderlich, den Schienenverkehr auszubauen und attraktiver zu gestalten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, genügend finanzielle Mittel für das System Schiene zur Verfügung zu stellen. Denn noch immer ist das System Schiene in Deutschland unterfinanziert und muss deutlich gestärkt werden. Dafür müssen die Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes im Bundeshaushalt 2020 deutlich angehoben und innerhalb der Laufzeit der

Mittelfristigen Finanzplanung soweit erhöht werden, dass der „Vordringliche Bedarf“ im Bundesschienenwegausbaugesetz sowie die Vorhaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt bis 2030 realisiert werden können.

4. Die Verkehrsministerkonferenz wird sich bei ihrer Herbstsitzung 2019 ausführlich mit dem Schienenverkehr als Schwerpunkt befassen und bittet hierfür die Bundesregierung darum, Vorschläge für eine grundlegende Strukturreform des DB-Konzerns zu unterbreiten und über die Fortschritte des „Zukunftsbündnis Schiene“ zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Anforderungen an Notbrems-Assistenten und Einführung einer Nutzungsverpflichtung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis und begrüßt die Bemühungen der Bundesregierung, eine Anpassung der technischen Anforderungen an Notbrems-Assistenzsysteme auf EU-Ebene zu erreichen und national ein Verbot des Abschaltens von Notbrems-Assistenzsystemen rechtlich festzulegen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Herbstsitzung 2019 über die weitere Entwicklung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.2 der Tagesordnung:
Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht angesichts der Getötetenzahlen im Straßenverkehr und dem voraussichtlich nicht mehr zu erreichenden Zwischenziel einer Reduktion der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 Prozent bis 2020 die dringende Notwendigkeit, alle Maßnahmen mit Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu identifizieren und auszuschöpfen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass der Bund die Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom 18./19. Oktober 2018 nach einem Eckpunktepapier zur Reform des Bußgeldkatalogs mit deutlicher Erhöhung des Sanktionsniveaus für entsprechende Verkehrsordnungswidrigkeiten nicht aufgegriffen hat.
4. Die Verkehrsministerkonferenz wiederholt ihre Forderung vom 19./20. April und 18./19. Oktober 2018, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotential zügig zu erhöhen, um die erforderliche abschreckende Wirkung zu erreichen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz sieht über die bereits adressierten Forderungen hinaus auch beim aggressiven und sicherheitsgefährdenden Zurschaustellen PS-starker Fahrzeuge (sog. „Posing“) dringenden Handlungsbedarf. Es kommt im Zusammenhang mit dem sog. „Posing“ vermehrt zu hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Um diesem gefährdenden Verhalten wirksam entgegenzutreten,

spricht sich die Verkehrsministerkonferenz für eine deutliche Erhöhung des Sanktionsniveaus für überhöhte Geschwindigkeit sowie eine Absenkung der Schwelle für Fahrverbote und den Entzug der Fahrerlaubnis bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen aus. Zudem hält die Verkehrsministerkonferenz es insbesondere für erforderlich, auch das Sanktionsniveau für Verursachung unnötigen Lärms so zu erhöhen, dass dem Verhalten von „Autoposern“ wirksam begegnet werden kann.

6. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, eine Länderarbeitsgruppe mit dem Auftrag einzurichten, Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungspotential zu identifizieren, Vorschläge zur Erhöhung des Sanktionsniveaus zu erarbeiten und der GKVS vorzulegen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Engagement des Bundes hinsichtlich zahlreicher Aufklärungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In Ergänzung dazu bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund um Prüfung einer dauerhaften bundesweiten Informationskampagne zu Verkehrssicherheitsproblemen, in der sowohl in den Medien als auch im Verkehrsraum alle am Verkehr Teilnehmenden auf die Einhaltung der Verkehrsregeln hingewiesen werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.3 der Tagesordnung:
Radverkehrspolitik

1. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz hat entsprechend der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 19./20. April 2018 sowie vom 18./19. Oktober 2018 einen Bericht mit konkreten Lösungsvorschlägen und zu prüfenden Fragestellungen für eine fahrradfreundliche Novelle von StVO und VwV-StVO einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte erstellt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik zur Kenntnis. Sie sieht in den darin genannten Vorschlägen zur Novellierung von StVO und VwV-StVO einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Steigerung der Leichtigkeit des Radverkehrs in der Praxis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Vorschläge aus dem Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen bei der Erarbeitung einer entsprechenden Novelle von StVO und VwV-StVO in enger Abstimmung mit den Ländern möglichst bis Ende 2019.
4. Die Verkehrsministerkonferenz dankt der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik und sieht ihre Arbeit als erledigt an.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.4 der Tagesordnung:
Carsharinggesetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zum Stand der Ausführungsverordnungen zum Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass es zu einem Zeitverzug von mindestens zwei Jahren für die Umsetzung des Carsharinggesetzes in Bezug auf die Ausschilderung der Stationen sowie die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge kommen wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf, alles zu unternehmen, um zeitnah die erforderlichen Abstimmungen durchzuführen und die nachgeordneten Verordnungen zu erlassen, um die Länder sowohl bei der Ausweisung von Carsharingstationen im öffentlichen Straßenraum zu unterstützen, als auch bei der Ausweisung von Parkflächen für stationsungebundene Carsharingfahrzeuge und anderen Bevorrechtigungen beim Parken sowie bei der Verwirklichung teilweise bereits beschlossener Parkgebührenermäßigungen für Carsharingfahrzeuge.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, über den Fortgang diesbezüglich auch der Verkehrsministerkonferenz bis zur Herbstsitzung 2019 Bericht zu erstatten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.5 der Tagesordnung:

Auswirkungen des Online-Handels auf stationären Handel, Siedlungsstruktur, Verkehr und Logistik - Steuerungsmöglichkeiten der Raumordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der MRKO sowie den Bericht zu „Auswirkungen des Online-Handels auf stationären Handel, Siedlungsstruktur, Verkehr und Logistik – Steuerungsmöglichkeiten der Raumordnung“ zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der wachsende Online-Handel zusätzliche Verkehrsströme auslöst und insbesondere der innerstädtische Güterverkehr zunimmt. Bereits jetzt werden in den Ländern und Kommunen Konzepte für eine intelligente und emissionsarme Zustellung von Waren auf der letzten Meile mit dem Ziel entwickelt, Verkehrsflüsse zu verbessern und gleichzeitig die Chancen des Online-Handels zu nutzen. Angesichts der Größenordnung des Wandels in der City-Logistik sieht die Verkehrsministerkonferenz jedoch auch den Bund in der Verantwortung, die Länder und Gebietskörperschaften dabei zu unterstützen, Personenverkehr und Logistik in den Städten noch besser in Einklang zu bringen. Das von der Bundesregierung in Aussicht gestellte Innovationsprogramm Logistik 2030 sollte diese im Folgenden weiter ausgeführten Aspekte daher widerspiegeln.
3. Alternative Antriebe tragen ebenso wie die Automatisierung zu einer besseren Luftqualität, zur Lärminderung in urbanen Räumen und nicht zuletzt zum Klimaschutz bei. Der Bund wird daher gebeten, die Aufstellung entsprechender Logistikkonzepte wie Paketliefersysteme mit Mikro-Hubs und autonomen Zustellfahrzeugen und den Einsatz alternativer Antriebe, insbesondere elektrisch betriebener Lastenfahräder und der dafür notwendigen Infrastruktur verstärkt zu fördern. Um Verkehrsbehinderungen durch den wachsenden Lieferverkehr zu vermeiden, sind

dabei auch Lösungsansätze wie der Einsatz kleinerer Fahrzeuge und Strategien zur Vermeidung unnötiger Verkehre als förderfähig zu betrachten. Der Bund wird zugleich gebeten, zu prüfen, wo und in welchen Fällen automatisierte, neuartige Zustellungsmöglichkeiten wie etwa Lieferroboter und Drohnen sinnvoll sind und zum Einsatz gebracht werden können und den notwendigen Rechtsrahmen dafür zu schaffen.

4. Durch den zunehmenden Online-Handel steigen auch die Anforderungen an die Analyse der Auswirkungen von Standortausweisungen regionaler Verteilzentren. Der Bund wird daher gebeten, die Länder und Kommunen hierin zu unterstützen, da Wirkungsanalysen für Standortentscheidungen und ihre Evaluation sowohl unter Verkehrs- als auch Umweltaspekten immer ressourcenintensiver werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

Verbesserung des Schutzes vor Motorenlärm verursacht durch Klappenauspuffanlagen

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die Bestrebungen der Umweltministerkonferenz (UMK) und die Bemühungen des Bundes, die Bevölkerung vor unnötig erzeugtem Motorenlärm zu schützen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Verbesserung des Schutzes vor Motorenlärm, verursacht durch Klappenauspuffanlagen, zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass übermäßige Geräuschemissionen fast ausnahmslos durch manipulative Eingriffe in die Schalldämpferanlagen von Kraftfahrzeugen, rücksichtsloses Verhalten von Kraftfahrzeugführern im Fahrbetrieb und die Ausnutzung rechtlicher Grauzonen durch Hersteller verursacht werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, auch weiterhin alles zu unternehmen, um noch ausstehende rechtliche Anpassungen, insbesondere im Bereich der „Additional Real Driving Sound Emissions Provisions (ARDSEP)“, voranzutreiben und die für den Zweiradbereich seit 2017 geltenden Bestimmungen zur Messung von Fahrgeräuschen auch auf den Pkw-Bereich zu übertragen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland, diesen Beschluss der UMK zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.7 der Tagesordnung:
Digitale Daten für den Radverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Länderarbeitsgruppe zu „Digitale Daten für den Radverkehr“ zur Kenntnis.
2. Sie stellt fest, dass durch flächendeckende und aktuelle digitale Daten und Dienste zum Radroutennetz die Sicherheit, die Leistungsfähigkeit und der Komfort des Radverkehrs in seinen verschiedenen Facetten deutlich gefördert werden kann. Sie stellt weiter fest, dass der Radverkehr im Rahmen multimodaler Anwendungen im Nahverkehr eine wichtige Rolle spielen kann und dass auch dafür digitale Daten von Bedeutung sind.
3. Sie vereinbart, in Anlehnung an das Vorgehen zur Infrastruktur im öffentlichen Verkehr, eine nationale Datenplattform, integriert in den MDM, zur Radverkehrsinfrastruktur zu etablieren, die auch verfügbare kommunale Daten einschließt und die für Dienstleister frei zugänglich sein soll.
4. Sie bittet den Bund, die Kooperation der Länder zur digitalen Radverkehrsinfrastruktur und die entsprechenden digitalen Angebote dauerhaft im nationalen Radverkehrsplan zu verankern und zu unterstützen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Einrichtung einer zentralen Stelle sicherzustellen, welche die Bemühungen der Länder um einen gemeinsamen Datenmodell-Standard für ein routingfähiges Radwegenetz koordiniert, diesen mit europäischen Partnern, insbesondere den angrenzenden Nachbarstaaten, abstimmt und anschließend eine bundesweit einheitliche Datenerfassung bzw. Datennacherfassung vorantreibt und steuert.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, neben den organisatorischen Voraussetzungen auch finanzielle Voraussetzungen zu schaffen, damit ein gemeinsamer Datenmodell-Standard für das Radwegenetz entwickelt werden kann. Darüber hinaus fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, die anschließende Datenerfassung durch Länder und Kommunen finanziell zu unterstützen, sodass die Integration des Datenmodell-Standards in die bestehenden Systeme und Erfassungsmethoden der Länder ohne großen zusätzlichen finanziellen Aufwand gewährleistet werden kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 6.8 der Tagesordnung:

Abbiegeassistenzsysteme: Nachrüstung der Lkw im Betriebsdienst

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Umsetzung der technischen Vorgaben für Abbiegeassistenten seitens der Hersteller dringend erforderlich ist, damit die Länder entsprechende Systeme rechtssicher und möglichst schnell einführen können.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), sich noch stärker für die Verfügbarkeit von Abbiegeassistenzsystemen, die die derzeitigen Anforderungen erfüllen, einzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Förderrichtlinie des BMVI zur Ausrüstung von Kfz mit Abbiegeassistenzsystemen vom 28. November 2018. Sie bittet den Bund, das Volumen dieser Förderrichtlinie deutlich aufzustocken.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

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 (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zukünftig bei besonderem Anlass zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 7.2 der Tagesordnung:
Flugsicherung an kleinen Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ihre im Beschluss vom 18./19. Oktober 2018 an das BMVI gerichteten Bitten, es möge sich dafür einsetzen, dass der Nachteil der kleinen Flughäfen, die keine DFS-Standorte sind, ausgeglichen, zumindest aber reduziert wird und für diese Flughäfen für vergleichbare Entlastungen von den Flugsicherungskosten zu sorgen, bisher noch nicht erkennbar aufgegriffen worden sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die Entlastung dieser kleinen Flughäfen nicht mit erst mittelfristig zu beantwortenden Fragen zu flugmeteorologischen Diensten zu verknüpfen und damit zu verzögern, sondern eine rasche Gesamtlösung voranzutreiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, bis zur Herbstsitzung 2019 der Verkehrsministerkonferenz erste Ergebnisse der Prüfung von Optionen zur Entlastung dieser kleinen Flughäfen sowie einen konkreten Zeitplan für das weitere Vorgehen vorzulegen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, im Rahmen des angestoßenen Prüfungsprozesses zusätzlich zu untersuchen, inwieweit Entlastungen der so genannten Regionalflughäfen von Flugsicherungskosten durch technische bzw. organisatorische Maßnahmen (z. B. Remote Tower Control) ohne Kostenverschiebungen zulasten der bisherigen DFS-Standorte möglich sind und zu akzeptablen Marktbedingungen durch die DFS oder ihre Tochterunternehmen erbracht werden können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 7.3 der Tagesordnung:
Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Änderung von Anhang 6 zur AVV Hindernisbefreiung mit dem Ziel der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung erst dann zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können. Hierfür ist eine qualifizierte Sicherheitsbewertung erforderlich, die sich auf Basis einer unabhängigen Begutachtung ergebnisoffen mit den vorgetragenen und den im Verlauf der Prüfung gegebenenfalls neu hinzukommenden Bedenken auseinandersetzt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie eine solche Sicherheitsbewertung zu veranlassen, diese einschließlich der ihr zugrunde gelegten wissenschaftlichen Begutachtungen den Ländern zugänglich zu machen und den Ländern ausreichende Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, in der nächsten Sitzung des Arbeitskreises Luftverkehr über die Erkenntnisse zu den Auswirkungen transpondergestützter BNK-Steuerungen auf die Luftverkehrssicherheit einschließlich etwaiger neuer Aspekte zu berichten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihre Vorsitzende, Bericht und Beschluss an die Vorsitzenden der Innenministerkonferenz und der Wirtschaftsministerkonferenz mit der Bitte weiterzuleiten, gleichlautende Initiativen zu ergreifen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 7.4 der Tagesordnung:
Einfuhrumsatzsteuer

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Benachteiligung der See-, Binnen- und Flughäfen und somit der gesamten deutschen Logistik- und Speditionswirtschaft durch das in Deutschland praktizierte Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer gegenüber den Nachbarstaaten nicht mehr hinnehmbar ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine Harmonisierung der Einfuhrumsatzsteuer mit den Nachbarstaaten aus, um Standortnachteile für deutsche Unternehmen zu beseitigen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die diesbezüglichen Beschlüsse der Wirtschaftsministerkonferenz und der Finanzministerkonferenz aus November 2018 und unterstützt diese vollumfänglich.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Vorsitzenden der Finanzministerkonferenz um Unterrichtung über die Ergebnisse der interdisziplinären Bund-Länder-Arbeitsgruppe.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 7.5 der Tagesordnung:
Flugsicherungsbedingte Verspätungssituation

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 7.7 der Tagesordnung:

Sachstand Luftverkehrskonzeption der Bundesregierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht des BMVI, alle Länder nach Vorliegen der vom BMVI beauftragten Folgegutachten zur Wettbewerbsposition des Luftverkehrsstandortes Deutschland sowie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs über die Gutachtenergebnisse zu informieren und sie in die auf dieser Grundlage beabsichtigte Weiterentwicklung des Luftverkehrskonzeptes einzubinden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Gutachten nur einen Teil der von den Ländern herausgearbeiteten Themenfelder für ein umfassendes Luftverkehrskonzept betreffen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 8.1 der Tagesordnung:
Schifffahrtsabgaben

a) Mosel

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit dem 1. Januar 2019 für die Nutzung der Binnenschifffahrtsstraßen durch die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt keine Schifffahrtsabgaben mehr erhoben werden, soweit keine internationalen Bestimmungen entgegenstehen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass auf der Mosel aufgrund des internationalen Moselvertrages nach wie vor Schifffahrtsabgaben erhoben werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher zur Vermeidung der Ungleichbehandlung der Binnenschifffahrt auf der Mosel und der negativen Auswirkungen für die Binnenschifffahrt auf der Saar sowie zur Stärkung der Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt insgesamt, im Rahmen der Moselkommission schnellstmöglich pragmatische Lösungen zur Abgabefreiheit für die Mosel zu erarbeiten. Sollte dies nicht für die gesamte Mosel möglich sein, sollte dies mit Luxemburg und Frankreich zumindest für den deutschen Flussabschnitt vereinbart werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 8.1 der Tagesordnung:
Schifffahrtsabgaben
b) Nord-Ostsee-Kanal

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die bereits begonnenen und geplanten Maßnahmen des Bundes zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und bittet den Bund, auch weiterhin die für diesen Ausbau erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekundet ihre Sorge, dass die Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals für Reedereien während der ca. 10-jährigen Ausbauphase leiden könnte und Reedereien vermehrt den längeren Fahrweg durch den Skagerrak wählen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zur Förderung des Klimaschutzes und zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Seehäfen eine Senkung der Abgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal für Schiffe mit nachhaltigen Antrieben und während der Ausbauphase zum Ausgleich der durch die Baumaßnahmen zu erwartenden Erschwernisse zu prüfen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 4./5. April 2019
in Saarbrücken

Punkt 8.2 der Tagesordnung:
Abladeoptimierungen für die Binnenschifffahrt

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet die im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuften Projekte als zentral für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des deutschen Wasserstraßennetzes. Die Niedrigwasserstände im Jahr 2018 haben die Dringlichkeit dieser Projekte drastisch verdeutlicht, beispielhaft am Mittel- und Niederrhein.
3. Für eine zügige Realisierung dieser Maßnahmen ist neben der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel auch die entsprechende Ausstattung mit Personal dringend erforderlich. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt daher, dass im Bundeshaushalt 2019 eine deutliche Aufstockung des Planungspersonals der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erfolgt ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund sicherzustellen, dass für alle Projekte zur Ertüchtigung der Bundeswasserstraßen, die im vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen verankert sind, ein zügiger Projektfortschritt erreicht wird. Hierfür sind die bereits bewilligten Stellen zügig auszuschreiben und adäquat mit Personal zu besetzen. Darüber hinaus sind dem Bedarf entsprechend zusätzliche Stellen, insbesondere im Bereich der Verkehrstechnik, für die Stellenpläne 2020 ff. einzuplanen.