

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main**

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 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Innovationsprogramm Logistik 2030

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMVI das im Koalitionsvertrag vereinbarte „Innovationsprogramm Logistik 2030“ nunmehr vorgelegt hat. Als Leitfaden spricht es die wesentlichen Herausforderungen im Bereich Logistik für die kommenden Jahre an. Mit der angekündigten Innovationskommission soll eine Weiterentwicklung des Innovationsprogramms gewährleistet werden. Die Länder bitten darum, dass mindestens ein Ländervertreter als Mitglied in die Kommission aufgenommen wird, um sicherzustellen, dass auch Anregungen aus den Ländern in die Fortentwicklung des Innovationsprogramms einfließen können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Luftreinhaltung -

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. Sie geht davon aus, dass der politische Prozess zur Überprüfung von Messstationen mit dem vorliegenden Bericht des BMVI als abgeschlossen angesehen werden kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis und bittet um regelmäßige Berichterstattung zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Klimaschutzprogrammes 2030 im Verkehr.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt grundsätzlich den Beschluss des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung. Weitere Schritte für eine Trendwende müssen folgen, damit der Verkehrssektor das von der Bundesregierung gesetzte Sektorziel erreichen kann. Sie verweist auf ihren Beschluss vom 9./10. November 2017.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Einstieg in eine CO₂-Bepreisung auch im Verkehrssektor.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Beispiel zur Kaufprämie für Elektrofahrzeuge, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Mehrwertsteuersenkung bei Bahntickets.
5. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die steigende Bedeutung des Güterverkehrs hin und begrüßt die Anreize zum Klimaschutz beim Straßengüterverkehr und den Ausbau der Schienen- und Binnenschifffahrtsinfrastruktur.
6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Maßnahmen für mehr öffentlichen Personenverkehr, insbesondere die Schienennetzinvestitionen durch den Bund und die DB AG. Sie hält den angestrebten Ausbau und die Erhöhung der Mittel aber für zu gering. Sie verweist auf den Beschluss „Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland“.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder und Kommunen bei der Finanzierung des Ausbaus umweltfreundlicher Verkehrsmittel im ÖPNV, Rad- und Fußverkehr entsprechend zu unterstützen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass auch die Regional- und Stadtentwicklung erhebliche Auswirkungen auf Mobilitätsbedarfe haben. Auch kürzere Wegstrecken durch eine zielgerichtete Siedlungs- und Arbeitsstättenentwicklung tragen zur Verringerung von umweltschädlichen Emissionen bei.
9. Beim Flugverkehr bedarf es im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern im Hinblick auf den Klimaschutz noch weiterer Schritte. Dabei ist eine europäische Lösung einer nationalen Lösung vorzuziehen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zur nächsten Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2020 zu den erforderlichen Umsetzungsschritten zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der 91. Umweltministerkonferenz zu Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30 zur Kenntnis und bekräftigt, dass der Schutz der Bevölkerung vor Lärm einen hohen Stellenwert hat.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bundesregierung zur Kenntnis und bittet die Bundesregierung, in der Frühjahrssitzung 2020 darüber zu berichten, ob und gegebenenfalls inwieweit die neuen Erkenntnisse und Festlegungen der überarbeiteten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS) in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Berücksichtigung finden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Untersuchung zu beauftragen, welche Folgen eine deutliche Ausdehnung von vor allem innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung der Verkehrsabläufe hätte und hierüber in der Frühjahrssitzung 2020 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Aufstockung Bundes-GVFG: Umsetzung durch den Bund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über den Stand der Anpassung und Überarbeitung des GVFG zur Kenntnis. Insbesondere begrüßt die Verkehrsministerkonferenz die geplante Ausweitung der Fördertatbestände.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert daran, dass der Bundesrat es für erforderlich hält, den Rahmen für die Mittelverwendung im GVFG neu zu justieren und bittet das BMVI darum, dabei die im Bundesratsbeschluss vom 6. Juli 2018 (BR-Drs. 165/18 (B)) genannten Punkte insbesondere im Licht der anstehenden Mittel-erhöhung des GVFG-Bundesprogramms aufzugreifen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ankündigung des BMVI, eine erweiterte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für das GVFG zu entwickeln, um auch Projekte im ländlichen Raum fördern zu können. Sie bietet dazu ausdrücklich ihre Unterstützung an.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 Projekte zur Mischfinanzierung ausgewiesen werden, deren Finanzierung nach Ansicht des Bundes aus GVFG und BSWAG erfolgen soll. Für die Anteile der Mischfinanzierungsmaßnahmen, die aus BSWAG finanziert werden sollen, erachtet der Bund den Nachweis der Wirtschaftlichkeit für gegeben. Für die Anteile, die über GVFG finanziert werden sollen, besteht der Bund jedoch auf der gesonderten Erbringung eines Nachweises der Wirtschaftlichkeit durch eine standardisierte Bewertung. Durch die Pflicht zur Durchführung einer

Standardisierten Bewertung für solche Maßnahmen kommt es zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen bei der Planung.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher den Bund auf, dass Projekte mit Mischfinanzierung, für die im BVWP 2030 bereits eine positive Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde, nicht erneut durch eine Standardisierte Bewertung für den GVFG Anteil bewertet werden müssen. Der Gesamtnachweis der Wirtschaftlichkeit ist mit dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeit im BVWP 2030 erbracht.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, bei der nächsten Konferenz zum Sachstand der Fortentwicklung des GVFG zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Beibehaltung des Haushaltsansatzes beim BMVI für die Verkehrssicherheitsarbeit

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass sich die Bundesregierung auf die Vision Zero und damit auf eine mittelfristige Senkung der Verkehrstoten auf null verpflichtet hat.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Entwurf des Bundeshaushaltes für das Jahr 2020 die Mittel zur Prävention von Verkehrsunfällen um 1,5 Mio. Euro gegenüber 2019 gekürzt wurden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Mittel zur Prävention von Verkehrsunfällen für das Haushaltsjahr 2020 wieder an das Niveau des Haushaltsansatzes 2019 anzupassen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Lkw Parksituation an Bundesautobahnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Erfahrungsbericht des Bundes zu den telematisch gestützten Parkverfahren zur Kenntnis.
2. Die im Erfahrungsbericht dargestellten Parkverfahren können nur ein Baustein sein, um die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit von hoch belasteten Bundesautobahnabschnitten und Rastanlagen zu verbessern. Hierfür ist vom Bund ein deutlich breiter aufgestellter strategischer Ansatz zu erarbeiten.
3. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Güterverkehr muss dringendst die Konzeption für Rastanlagen an Bundesautobahnen auf das Jahr 2030 fortgeschrieben werden. Voraussetzung dafür ist die Bundesstellplatzprognose für das Jahr 2030. Die anvisierte Übergabe an die Auftragsverwaltungen der Länder ist bis Ende 2019 vorgesehen. Der Bund wird gebeten, zum nächsten Sitzungstermin über die Ergebnisse der Bundesstellplatzprognose 2030 zu berichten.
4. Der Bund wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz hinsichtlich der tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten von Rastanlagen an Autobahnanschlussstellen sowie über die aufgenommenen Aktivitäten zur Förderung privater Investitionen zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen (Bundesförderung zusätzlicher Lkw-Stellplätze auf den privaten Autohöfen und sonstigen geeigneten Standorten) zum nächsten Sitzungstermin zu berichten.
5. Weiterhin wird der Bund gebeten, seine Vorstellungen zur Errichtung separater Kontrollplätze für das Bundesamt für Güterverkehr vorzutragen, damit vorhandene Lkw-Stellplatzkapazitäten auf Rastanlagen durch die erforderlichen Kontrollen nicht mehr eingeschränkt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Clean Vehicle Directive

1. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass der Verkehrssektor einen stärkeren Beitrag zu den CO₂-Minderungszielen erbringen muss. Gerade in Ballungsräumen und Großstädten können lokal emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge im ÖPNV zur Luftreinhaltung beitragen. Allerdings kann die verstärkte Nutzung des ÖPNV einen noch größeren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten. Dazu gilt es, das ÖPNV-System weiter zu verbessern und angemessene Fahrpreise zu sichern.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie der Europäischen Union „Saubere Fahrzeuge“ (2009/33/EG) höhere Kosten bei der Leistungserbringung im ÖPNV für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu erwarten sind, die von den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Aufgabenträgern nicht ohne Weiteres ausgeglichen werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass höhere Fahrpreise oder eine Einschränkung des ÖPNV-Angebots zur Gegenfinanzierung der Belastungen aus der Umsetzung der Richtlinie vermieden werden müssen und folgt damit dem Erwägungsgrund 22 der Richtlinie. Denn dies würde dem Ziel des Umwelt- und Klimaschutzes entgegenwirken.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, bei der Umsetzung in nationales Recht auch die zum Ausgleich der Mehrbelastungen auf Grund der Umsetzung erforderlichen Mittel bereitzustellen, um so negative Auswirkungen auf den Umwelt- und Klimaschutz zu vermeiden.
5. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird gebeten, über den Stand der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht für die nächste Sitzung der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität – schneller und sicherer grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material sowie Verbesserung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums für Angelegenheiten der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr (BLKG MM/ZV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz kommt überein, das Thema „Militärische Mobilität – schneller und sicherer grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material sowie Verbesserung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen“ an die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) heranzutragen, um bei Bedarf gemeinsame Abstimmungen herbeizuführen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland

Die Attraktivität der Bahn als Alternative zum Individualverkehr muss deutlich erhöht werden. Sowohl bei Qualität, Infrastruktur und Innovation weist die Schiene vielfältige Defizite auf. Wenn bis 2030 eine Verdopplung der Reisendenzahlen erreicht und der Anteil der Güterverkehrstransporte auf der Schiene erhöht werden soll, bedarf es einer Qualitäts- und Investitionsoffensive. Der Deutschlandtakt ist zügig zu etablieren, die Regionalisierungsmittel müssen entsprechend angepasst werden, die Digitalisierung des Schienenverkehrs muss zu einer Leistungssteigerung des Schienennetzes beitragen. Die Strukturen der DB AG müssen an diese politischen Zielsetzungen angepasst werden. Pro Kopf der Bevölkerung sind 150 € pro Jahr in die Modernisierung der Schiene zu investieren.

Im Einzelnen fordert die Verkehrsministerkonferenz:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich die Ziele des Bundes, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft bis 2030 die Zahl der Bahnfahrenden zu verdoppeln und den Anteil des Schienenverkehrs im Gütertransport deutlich zu steigern. Die Verlagerung von Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene kann nur gelingen, wenn das System Schiene deutlich leistungsfähiger, zuverlässiger, innovativer und preislich attraktiver wird. Die aktuelle Situation im Eisenbahnverkehr ist allerdings nicht zufriedenstellend und konterkariert die gemeinsame Zielsetzung.
2. Die Länder haben zur Attraktivitätssteigerung im Schienenpersonennahverkehr erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen und dabei mit stetig wachsenden

Fahrgastzahlen große Erfolge erzielt. Um die steigenden Personal- und Energiekosten abzudecken und die angestrebten Qualitätsverbesserungen sowie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen auch im Schienenpersonennahverkehr zielgerichtet realisieren zu können, ist eine schrittweise Erhöhung der bisher vorgesehenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln erforderlich.

3. Die Verkehrsministerkonferenz betont ihren Standpunkt, dass auch die Infrastrukturfinanzierung von SPNV-Strecken und deren Elektrifizierung dem Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Artikel 87e Grundgesetz) unterliegt. Sie unterstützt ausdrücklich das Gesamtkonzept eines fahrplanbasierten Infrastrukturausbaus entsprechend den Zielstellungen des Deutschlandtaktes. Sie geht weiterhin davon aus, dass der Bund dabei in seiner Zuständigkeit für den Fernverkehr ein flächendeckendes Fernverkehrsangebot für alle Teile des Landes sicherstellen wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz misst der Barrierefreiheit im Schienenpersonenverkehr im Zusammenspiel von Bahnhöfen, Zügen und Service große Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang fordert sie die Gleichbehandlung von Bahnsteigen mit 55 cm und 76 cm Höhe durch den Bund.
5. Obwohl die Investitionen des Bundes in den Schienenverkehr in den vergangenen Jahren spürbar erhöht wurden, bleibt das System Schiene in Deutschland insgesamt noch immer unterfinanziert. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, die Investitionen in das Schienennetz weiter deutlich anzuheben und auf hohem Niveau zu verstetigen. Die Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen von ca. 77 Euro im Jahr 2018 auf mittelfristig 150 Euro wäre aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz eine geeignete Zielstellung. Im Interesse der Verstetigung und der überjährigen Finanzierung von Investitionen bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung, die Schaffung eines „Sonderfonds Schienenverkehr Deutschland“ zu prüfen und Vorschläge für seine rechtliche und finanzielle Ausgestaltung vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass sichergestellt ist, dass die Eigenkapitalerhöhung auch zwingend in die Schieneninfrastruktur investiert wird.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass für die CO₂-vermeidende Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene die Bereitstellung ausreichender Zugtrassen für den Personennah-, -fern- und Güterverkehr zwingend ist. Dazu müssen auch die Investitionen in das Güterverkehrsnetz und in die Robustheit des Netzes ausgeweitet werden. Neben der Fortsetzung der erfolgreichen Seehafenhinterlandprogramme sind dafür Förderprogramme mit vereinfachten Antragsverfahren für Gleisanschlüsse, Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs und das Rollmaterial notwendig. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMVI auf, im Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz verbesserte Förderbedingungen zu schaffen und bei der Planung und Realisierung von Schieneninfrastrukturprojekten den Nutzen des Schienengüterverkehrs stärker zu berücksichtigen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Sektor des Schienenverkehrs zunehmend mit dem Thema des Fachkräftemangels konfrontiert ist. Sie hält die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts zur Verbesserung der Attraktivität bei Arbeitsbedingungen, Bezahlung sowie Aus- und Fortbildung für erforderlich.

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass erste EVU sich Regeln zum Umgang mit Personalwechseln gegeben haben. Die Verkehrsministerkonferenz fordert alle in Deutschland tätigen EVU auf, diesen Beispielen zu folgen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der Bundesregierung vorgesehenen Satzungsänderungen im DB Konzern zur Festschreibung volkswirtschaftlicher Ziele wie der Steigerung des Marktanteils der Schiene. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Bundesregierung ihre Eigentümerfunktion stärker wahrnimmt und bei der DB AG für Strukturen sorgt, die die bahnpolitischen Zielstellungen effizient unterstützen.
9. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass Bund und DB AG neben den finanziellen auch personelle Ressourcen dafür schaffen, dass die Bedarfsplanmaßnahmen, darüber hinausgehende Vorhaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt sowie verbesserte grenzüberschreitende Verbindungen bis 2030 realisiert werden können und jährlich neu über den erzielten Fortschritt zu berichten.

10. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine Überprüfung und Weiterentwicklung des Rechtsrahmens des Schienenverkehrs mit der Zielstellung der Vereinfachung und der Berücksichtigung technologischer Entwicklungen für erforderlich. Dazu gehört auch das bei der DB AG vorhandene Regelwerk. Sie begrüßt in diesem Zusammenhang die angekündigte Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Sie fordert den Bund auf, die von den Ländern vorgebrachten Anliegen umfassend zu berücksichtigen. Auch die Gewährleistung der vernetzten Personenverkehre im Rahmen der Trassenvergabe muss geregelt werden, um die bestehenden Taktsysteme und die Planungen des Deutschlandtakts zuverlässig umsetzen zu können.
11. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Planungs- und Realisierungsverfahren von Schienenprojekten zu lange dauern. Der Bund wird daher aufgefordert, weitere Vorschläge der Länder zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren aufzugreifen. Dazu gehört auch eine Weiterentwicklung des sogenannten standardisierten Bewertungsverfahrens, um in einer Nutzen-Kostenbetrachtung zum Beispiel Aspekte der Prävention, der Gesundheitsvorsorge und des Klimaschutzes stärker berücksichtigen zu können. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass das EBA auskömmlich mit qualifiziertem Personal für seine neue Aufgabe als Anhörungsbehörde ausgestattet wird. Das ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass es zu der mit der Rechtsänderung gewollten Verkürzung der Zeiten für Planfeststellungsverfahren kommen kann.
12. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel der Bundesregierung zur weiteren Elektrifizierung des Schienenverkehrs und hält dementsprechend den zügigen Ausbau der Elektrifizierung von Schienenwegen von heute ca. 60 auf 75 Prozent des Netzes bis 2030 für erforderlich.
13. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz die angekündigte deutliche Mittelerhöhung für die Bestandserneuerung des Schienennetzes durch den Bund und die Verdoppelung der LuFV-Periode auf zehn Jahre, die mit deutlich mehr Planungssicherheit einhergeht. Sie fordert aber, dass die finanzielle Ausstattung der Anlage 8.7 für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonenverkehr sich proportional zur Gesamtfinanzierungsausstattung der LuFV

verhalten muss und dass auch die Finanzierung von S-Bahn-Infrastrukturinvestitionen im Rahmen dieser Anlage ermöglicht wird. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Regionalnetze von der Mittelsteigerung angemessen profitieren.

14. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Vorhaben des Bundes einer netzweiten Digitalisierung des Schienenverkehrs mit der Umrüstung auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Damit muss auch eine deutliche Leistungssteigerung des Schienennetzes erreicht werden. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass dies eine Finanzierungsaufgabe des Bundes ist. Die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik ist mit einer Kostenverlagerung von der ortsfesten Infrastruktur in die Fahrzeuge verbunden. Daher ist auch eine Bundesfinanzierung der notwendigen Fahrzeugausrüstung zwingende Voraussetzung.

15. Außerdem hält die Verkehrsministerkonferenz zur Stärkung des Schienenverkehrs unter anderem folgende Maßnahmen durch den Bund für erforderlich:

Steuerliche Maßnahmen

- Absenkung der Umsatzsteuer auf Fernverkehrstickets von 19 Prozent auf 7 Prozent;
- maßgebliche Reduzierung der steuer- und abgabenrechtlichen Belastungen bei Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel, auch für alternative Antriebstechnologien.

Neue/ verbesserte Finanzierungsinstrumente

- Verankerung eines Bahnhofsprogramms zur Barrierefreiheit durch auskömmliche, langfristig gesicherte Finanzierung zur Modernisierung aller Bahnhofsgrößen;
- Mittelbereitstellung für ein Streckenreaktivierungsprogramm;
- Förderprogramm für Gleisanschlüsse mit vereinfachten Antragsverfahren und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs;
- Ausweitung der Investitionen in das Güterverkehrsnetz (auch Resilienzstrecken) und in die Robustheit des Netzes;

- Novellierung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes mit verbesserten Förderbedingungen;
- Förderprogramm für alternative Antriebe im Fahrzeugbereich (technologieoffen);
- Fortsetzung der erfolgreichen Seehafen-Hinterlandverkehr Sofortprogramme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs;
- Stärkere Berücksichtigung des Nutzens des Schienengüterverkehrs bei der Planung und Realisierung von Schienen-Infrastrukturprojekten.

Fahrgastinformation

- Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verbesserung der Fahrgast- und Kundenkommunikation und Fahrgastbetreuung am Bahnhof, insbesondere bei Störungen im Betriebsablauf.
16. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, regelmäßig in der Verkehrsministerkonferenz über die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung geplanten und der von den Ländern zusätzlich geforderten Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Dachlängen beim Aus- und Neubau von Bahnhöfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die derzeitigen Wetterschutznormen bei Modernisierungen und Neubauten von Bahnstationen teilweise nicht den Erfordernissen des Klimawandels gerecht werden und dass Reduzierungen des Wetterschutzes bei Umbauten bei Fahrgästen berechtigterweise großes Unverständnis hervorrufen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert Bund und DB auf, bei aktuellen und künftigen Stationsumbauten mindestens den gleichen Umfang des bisherigen Wetterschutzes an der Station umzusetzen, es sei denn, dies wäre mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert Bund und DB darüber hinaus auf, für künftige Modernisierungen und Neubauten von Stationen eine Neudimensionierung des fördertechnisch zugelassenen Wetterschutzes zu implementieren, die der prognostizierten Klimaentwicklung gerecht wird und auch für eine bessere Zugpünktlichkeit bei extremeren Wetterlagen sorgt. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob meteorologische Regionalfaktoren ein wirksamerer Ansatz sind.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Fahrerassistenzsysteme für die automatische Geschwindigkeitsreduzierung bei Regen, Nebel, schlechter Sicht, Glatteisgefahr, Müdigkeit etc.

1. Die Verkehrsministerkonferenz würdigt ausdrücklich die vielfältigen Aktivitäten der Bundesregierung in den internationalen Gremien, um durch die verpflichtende Einführung bestimmter Fahrerassistenzsysteme die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Überlegungen auszuweiten auf Fahrerassistenzsysteme für eine automatische Geschwindigkeitsreduzierung bei Regen, Nebel, schlechter Sicht, Glatteisgefahr, Müdigkeit etc. und dafür zur Feststellung der technischen Möglichkeiten und Durchführung einer Wirksamkeits- und Erfolgsanalyse die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einem Forschungsprojekt zu beauftragen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Herbstsitzung 2020 über die weitere Entwicklung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Anforderungen an Notbrems-Assistenten und Einführung einer Nutzungsverpflichtung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis und begrüßt die weiteren 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 Frühjahrs-sitzung 2020 über die weitere Entwicklung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.3 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 begrüßt, dass nun mit den vorgeschlagenen Änderungen der Straßenverkehrsordnung auch die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge und die schon länger angekündigte Beschilderung von Carsharingstationen erfolgen kann, um Kommunen in der Ausweisung von Carsharingstationen im öffentlichen Straßenraum zu unterstützen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, das Verfahren der angestrebten Änderungen der StVO zeitnah zum Abschluss zu bringen, um – nachdem bereits am 1. September 2017 das Carsharinggesetz in Kraft getreten ist – nunmehr auch die zu dessen Umsetzung erforderlichen nachgeordneten Verordnungen in Kraft zu setzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.4 der Tagesordnung:
Starkregenrisikomanagement

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis und dankt diesem für seine Darstellungen der derzeit laufenden Forschungsvorhaben und die Herausarbeitung der unterschiedlichen Handlungsanforderungen im Bereich der verschiedenen Verkehrsträger.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass für die Bereiche der überörtlichen und innerörtlichen Verkehrsträger von verschiedenen Akteuren bereits Forschungsvorhaben und Fortschreibungen von Regelwerken in Bearbeitung sind und bereits jetzt Instrumente und Regelungen zur Verfügung stehen um Risiken durch Starkregenereignisse für die verschiedenen Verkehrsbereiche zu kontrollieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Vorsitzende, der Umweltministerkonferenz den Bericht des BMVI mit den aktuellen Erkenntnissen sowie den derzeit laufenden Forschungsvorhaben und Fortschreibungen von Regelwerken zu übermitteln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.5 der Tagesordnung:

Deutsch-niederländische Vereinbarung zur Anerkennung des „Begleiteten Fahrens ab 17“

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt eine gegenseitige Anerkennung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ zwischen Deutschland und den Niederlanden, um die Verbreitung dieser wirkungsvollen Maßnahme zur Senkung der Unfallzahlen bei Fahranfängern zusätzlich zu fördern und fahrpraktische Hindernisse im Grenzbereich zu beseitigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Verhandlungen mit dem niederländischen Verkehrsministerium zu intensivieren und zeitnah eine unbürokratische Gegenseitigkeitsvereinbarung zur Anerkennung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ zwischen Deutschland und den Niederlanden abzuschließen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

Wegweisung an Bundesstraßen begleitenden Radwegen

Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, bei straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen die Kosten einer wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Bundesfernstraßenhaushalt zu übernehmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.7 der Tagesordnung:

Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur „Radverkehrspolitik“ zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die am 26. September 2019 eingeleitete Länder- und Verbändeanhörung zur geplanten Novellierung der StVO.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Vorhaben des BMVI, mit der Fortschreibung der StVO die Rechte der Fahrrad Fahrenden zu stärken sowie das Fahrradfahren sicherer zu machen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI und die Innenressorts der Länder, die neuen den Radverkehr betreffenden Regelungen - insbesondere in deren Einführungsphase - mit einer öffentlichkeitswirksamen Aufklärungskampagne und zielgerichteten polizeilichen Kontrollen zu begleiten und ihnen damit von Anbeginn an Geltung zu verschaffen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz ist sich bewusst, dass die anstehende StVO-Novelle nur ein Baustein einer notwendigen Gesamtstrategie mit Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist.
6. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass zu einer erfolgreichen Mobilitätswende auch Änderungen an den bestehenden Infrastrukturen, vornehmlich in der Ausgestaltung und Aufteilung des vorhandenen Verkehrsraumes zu Gunsten des Umweltverbundes, notwendig sind. Dazu gehört notwendigerweise auch, dass für die steigende Zahl an Pendlern z. B. digital buchbare Park-and-Ride-Parkplätze, vernetzte Mobilitätsangebote sowie die Verbesserung an der ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur geschaffen werden.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, den Ländern in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO die Möglichkeit zu geben, in ihren straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften Regelungen für die Markierung von Schutzstreifen außerorts zu treffen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der kommunalen Verkehrs- und Straßenplanung sowie den Straßenverkehrsbehörden eine wichtige Rolle zukommt. Sie begrüßt deshalb die Ankündigung des BMVI, gemeinsam mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden ein „Bündnis für moderne Mobilität“ zu initiieren.
9. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das gemeinsame Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen zu erhöhen und den Straßenverkehr dadurch klimafreundlicher zu gestalten.
10. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund zusätzliche Mittel für den Radwegeausbau in Höhe von 900 Millionen Euro bis zum Jahr 2023 zur Verfügung stellen will. Um den Ausbau in diesem Zeitraum sicherzustellen, muss dafür Sorge getragen werden, dass die Fördersätze für Planung und Bau möglichst hoch angesetzt werden, damit insbesondere die Kommunen die zusätzliche Förderung umfangreich in Anspruch nehmen können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.8 der Tagesordnung:

Reform der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass viele der Bezugsvorschriften der geltenden StVZO inhaltlich veraltet sind und vom aktuellen EU-Recht abweichen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund aktuell eine reformierte StVZO vorbereitet und weist darauf hin, dass die ab 1. September 2020 anzuwendende Fahrzeug-Genehmigungsverordnung (EU) 2018/858 den zeitlichen Rahmen dafür setzt. Der Bund wird gebeten, bei der Verkehrsministerkonferenz im März 2020 über den Fortgang zu berichten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet in diesem Zusammenhang darum, zum einheitlichen Ländervollzug der komplexen Vorschriften des EU- und Bundesrechts, den Länder-Zulassungsbehörden geeigneten Zugang zum Informationsstand des Kraftfahrt-Bundesamtes zu ermöglichen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bemühungen des Bundes zur Gestaltung von Leitlinien für die neuen Technologien des automatisierten Fahrens. Sie stellt jedoch fest, dass hierfür bisher noch keine praktisch anwendbaren Vorschriften zur Fahrzeugzulassung bestehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.9 der Tagesordnung:

Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass die Elektrokleinstfahrzeugverordnung (eKFV) im Sinne der Belange des Fußverkehrs modifiziert wurde. Sie sieht weiteren Handlungsbedarf bei der Sicherung und Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass den Belangen des Fußgängerverkehrs – vor allem besonders schutzbedürftiger Nutzergruppen wie Kindern, mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und älteren Menschen – zukünftig bei der Verkehrsplanung ein höherer Stellenwert eingeräumt werden soll.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, ihre Aktivitäten im Bereich der Fußverkehrsförderung zu verstärken, eine systematische Fußverkehrsförderung zu betreiben und diese mit Ländern, Kommunen, Forschung und Verbänden intensiv und frühzeitig abzustimmen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung insbesondere, eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln, den Rechtsrahmen und die Förderbedingungen im Hinblick auf die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zu überprüfen und zu überarbeiten sowie Modell- und Forschungsvorhaben zum Fußverkehr zu fördern.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Kommunen, auch in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich geeignete Schritte zu unternehmen, um sichere Räume für den Fußverkehr zu erhalten und auszubauen sowie die gemeinsame Nutzung von Gehwegen mit Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugen zu vermeiden. Gehwege sind Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger und daher von anderen Nutzungen freizuhalten. Die Mitglieder der Verkehrsministerkonferenz erklären, dass sie im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Aktivitäten verstärken, um die Kommunen

bei der Sicherung und Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs zu unterstützen und hierzu geeignete Rahmenbedingungen entwickeln.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet alle Akteure darauf hinzuwirken, dass die im technischen Regelwerk genannten Regelbreiten bei Bau und Umbau von Fußverkehrsflächen eingehalten und im Betrieb die Inanspruchnahme dieser Flächen beispielsweise durch parkende Fahrzeuge, Verleihsysteme, Werbeaufsteller, Schilder und andere Nutzungen unterbunden wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 6.10 der Tagesordnung:

Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes an Bestandsstraßen

Der Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten wird gebeten, für die Frühjahrskonferenz 2020 einen Beschlussvorschlag zum Thema „Lärmschutz an Straßen“ zu entwickeln. Das Thema Lärmschutz im umfassenden Sinne soll in der Frühjahrssitzung der Verkehrsministerkonferenz unter Einbeziehung wissenschaftlicher Expertise darüberhinausgehend vertieft behandelt werden. Über die weitere Behandlung des Themas wird im Lichte der Frühjahrssitzung der Verkehrsministerkonferenz entschieden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 7.1 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 erneut fest, dass ihre in den Beschlüssen vom 18./19. Oktober 2018 und 4./5. April 2019 an das BMVI gerichteten Bitten, es möge sich dafür einsetzen, dass der Nachteil der kleinen Flughäfen, die keine DFS-Standorte sind, zumindest reduziert wird und für diese Flughäfen für vergleichbare Entlastungen von den Flugsicherungskosten zu sorgen, bisher nicht erkennbar aufgegriffen worden sind. Es werden weder erste Ergebnisse der Prüfung von Optionen zur Entlastung dieser kleinen Flughäfen noch ein konkreter Zeitplan für das weitere Vorgehen vorgelegt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von Bundesverkehrsminister Scheuer in einer Pressemitteilung vom 10. Juli 2019 angestellte Überlegung, die finanzielle Situation von Regionalflughäfen durch die Übernahme der Flugsicherung durch die DFS kurzfristig zu verbessern.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, seine nun schon lang andauernden Prüfungen zu beschleunigen, abzuschließen und zeitnah über die Ergebnisse zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bestehende Sicherheitsbedenken im Hinblick auf die Einführung einer transpondergestützten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) von Windkraftanlagen durch das vorgelegte Gutachten zur Bewertung der flugbetrieblichen Risiken noch nicht vollständig schlüssig ausgeräumt werden konnten. Insbesondere eine Rückfallebene für mögliche Transponderausfälle wurde nicht aufgezeigt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihren Beschluss aus der Sitzung vom 4./5. April 2019, TOP 7.3, wonach einer Änderung von Anhang 6 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) Hindernisbefreiung mit dem Ziel der Zulassung einer transpondergestützten BNK erst zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass eine Bewertung der Innenressorts der Länder zum Umgang mit einer transpondergestützten BNK noch nicht vorliegt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Drohnendetektion – neue Kostenbelastung für kleinere Flughafenstandorte

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), insbesondere auch für Regionalflughäfen Lösungen bei der Drohnendetektion ohne zusätzliche finanzielle Inanspruchnahme der Flughafenbetreiber zu schaffen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die Länder über die Inhalte und Ergebnisse des Aktionsplans „Kontrolle und Abwehr von Drohnen an Flughäfen“ umgehend in Kenntnis zu setzen und auf der nächsten Verkehrsministerkonferenz zum Umsetzungsstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Revision der EU-Flughafenentgeltrichtlinie

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Festsetzung der Flughafenentgelte mittels Genehmigung von Entgeltordnungen der Flughafenbetreiber durch die Luftfahrtbehörden der Länder ein bewährtes System darstellt. Es gewährleistet, dass die Flughafenentgelte als wichtiges Steuerungsinstrument bestmöglich sowohl für den brancheninternen Standortfrieden als auch die regionale Folgen- und Konfliktbewältigung an den Flughafenstandorten eingesetzt werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, dass dieses System auf europäischer Ebene im Zuge der Überlegungen zu einer Revision der EU-Flughafenentgeltrichtlinie in Gefahr ist. Es droht die Zentralisierung der Entgeltfestsetzungen bei einer nationalen oder gar europäischen Behörde unter Anwendung einer auf Wettbewerbsbelange reduzierten Preisregulierung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sich aktiv gegenüber den Organen der Europäischen Union für einen weiterhin systemoffenen, die dezentrale Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Länder ermöglichenden europäischen Rechtsrahmen der Festsetzung von Flughafenentgelten einzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

Punkt 8 der Tagesordnung:

Personalausstattung und Verstärkung der Planungsressourcen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) durch externe Planungskapazitäten

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Mängel an systemrelevanten Anlagen der Wasserstraßen den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland gefährden und fordert den Bund auf, umgehend Maßnahmen einzuleiten, um eine weitere Verschlechterung des gegenwärtigen Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur zu vermeiden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sicherzustellen, dass die notwendigen Planungskapazitäten und das notwendige Personal für die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen, Aus- und Neubaumaßnahmen und die zügige Realisierung der im Wasserstraßenausbaugesetz benannten Vorhaben zur Verfügung gestellt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass für die erforderliche Planungs- und Baubeschleunigung – neben dem Personalaufwand in der WSV – auch die Nutzung externer Planungskapazitäten notwendig ist. Sie begrüßt daher die Absicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im „Masterplan Binnenschifffahrt“, eine Erhöhung des Investitionsumsatzes u. a. durch die stärkere Einbindung Dritter in die Bauherrenaufgaben oder durch die kombinierte Vergabe von Planung und Bau zu erreichen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Prüfung sämtlicher zur Verfügung stehender Möglichkeiten zur Einbindung Dritter bzw. zur Zusammenarbeit mit Dritten, um eine zügige Umsetzung der begonnenen und geplanten Maßnahmen gewährleisten zu können. Gerade die Beauftragung von externen Beratungs- und Ingenieurbüros war im Bereich des Straßenbaus überaus erfolgreich. Zu denken ist in diesem Zusammenhang u. a. auch an die bereits vom BMVI ins Auge gefassten PB-Modelle.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz über die mit Pilotprojekten gemachten Erfahrungen zu berichten und ggf. Prüfergebnisse hinsichtlich weiterer geplanter Maßnahmen vorzulegen.

