

**Sammlung
der im
Umfrageverfahren der
Verkehrsministerkonferenz
gefassten Beschlüsse
am 26. März 2020**

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
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.1:

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Beauftragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer bundesweiten Untersuchung zu den Auswirkungen einer Senkung der Richtwerte in den Lärmschutz-Richtlinien-StV und zu den Folgen einer deutlichen Ausdehnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung der Verkehrsabläufe.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, in der Frühjahrssitzung 2021 über den Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.2:

Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Kompromiss zum Klimaschutzpaket zwischen Bund und Ländern vom Dezember 2019. Die Verkehrsministerkonferenz hält diesen Einstieg für sachgerecht und mittelfristig für geeignet, zur Emissionsreduktion beizutragen und Verlagerungen hin zu umweltfreundlicheren Antriebsarten und Verkehrsträgern zu generieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Umweltbundesamt¹ eine deutlich niedrigere Emissionsminderung im Verkehr bis 2030 prognostiziert als das Bundesverkehrsministerium. Sie bittet daher das BMVI um eine Bewertung der Berechnungen und Vorschläge des Umweltbundesamtes.
4. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Dekarbonisierung des Verkehrssektors als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und schlägt vor, dass sich Bund, Länder und Gemeinden in der Verkehrspolitik diesem Ziel gemeinsam widmen. Dazu sind eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger gemäß ihrer Stärken zu fördern und die Abgaben und Umlagen im Verkehrsbereich weiterzuentwickeln mit dem Ziel, deutliche finanzielle Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fahrzeuge zu schaffen.

¹ Umweltbundesamt: Position//November 2019 Kein Grund zur Lücke – So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030

5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung. Die Verkehrsministerkonferenz bittet bei der Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur um Einbeziehung der Länder, insbesondere bei der Planung der flächendeckenden und technologieoffenen Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw, Lkw und Busse mit CO₂-neutralem Antrieb.
6. Die Verkehrsministerkonferenz sieht eine interkommunal, ggf. auch landesgrenzenübergreifend kooperativ abgestimmte Siedlungsentwicklung und qualitativ hochwertige Anbindung von verkehrserzeugenden Ansiedlungen mit dem öffentlichen Personenverkehr als wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität im Stadt-Umland-Verkehr an.
7. Die Verkehrsministerkonferenz sieht besonderen Handlungsbedarf beim Güterverkehr. Sie begrüßt die Absicht der Bundesregierung, mit der Weiterentwicklung der Lkw-Maut den Schwerverkehr zu dekarbonisieren und zu Verkehrsverlagerungen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße beizutragen. Mit Blick auf den intermodalen Wettbewerb zwischen Straßen- und Schienenverkehr ist es notwendig, die Sozialvorschriften im Straßen- und Schienenverkehr zu harmonisieren. In Bezug auf den Schiffsverkehr sieht die Verkehrsministerkonferenz Handlungsbedarf u. a. für moderne Schiffe mit neuen Antriebsformen und bei der Landstromversorgung in Häfen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt eine stärkere Förderung der Schiene und begrüßt die Umsatzsteuersenkung bei Fernverkehrstickets. Dies ist jedoch für eine klimaverträgliche Optimierung des Gesamtverkehrssystems nicht ausreichend. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt dazu weitere Erleichterungen bei der Stromsteuer, der EEG-Umlage und dem Emissionshandel. Hierbei ist es wichtig, die dadurch eingesparten Mittel für Angebotsverbesserungen der Bahn zu nutzen. Ein massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur einschließlich Elektrifizierung und Digitalisierung ist für die Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs am Modal Split notwendig.

Dazu verweist die Verkehrsministerkonferenz auf ihren Beschluss vom 9./10. Oktober 2019, wonach die Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen von ca. 77 Euro im Jahr 2018 auf mittelfristig 150 Euro eine geeignete Zielstellung wäre.

9. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der Bundesregierung vorgesehenen zusätzlichen Mittel für den Radverkehr in Höhe von 900 Mio. Euro bis 2023 und die geplante Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern, um die Mittel zielgerichtet einsetzen zu können.
10. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ziele der Clean Vehicle Directive, sieht allerdings höhere Kosten bei der Leistungserbringung im ÖPNV für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zukommen. Sie fordert den Bund auf, einen Ausgleich der Mehrbelastungen bereitzustellen, um negative Auswirkungen auf den Klimaschutzbeitrag des ÖPNV zu vermeiden. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund insbesondere auf, die Förderung für die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben und Straßenbahnfahrzeugen dauerhaft zu etablieren.
11. Die Stärkung des ÖPNV ist ein wesentlicher Baustein, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrssektor zu erreichen. Nur ein durch größere Fahrzeuge und vor allem eine höhere Frequenz leistungsfähigerer und durch eine höhere Anzahl der Verbindungen qualitativ höherwertigerer ÖPNV sowie die Etablierung alternativer Bedienformen auch für den ländlichen Raum können die angestrebte Nachfragesteigerung generieren und auch bedienen. Eine solche umfassende Leistungsausweitung wird einen deutlich höheren Zuschussbedarf erfordern. Die Einhaltung der Klimaziele der Bundesregierung erfordert auch einen signifikanten Finanzierungsbeitrag des Bundes für diese Leistungserbringung. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2020 hierzu Vorschläge zu unterbreiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.3:

Nationales Kompetenznetzwerk Nachhaltige Mobilität (NaKoMo)
und Bündnis für moderne Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die weitere Etablierung des Bündnisses für moderne Mobilität, das auf der politischen Ebene helfen soll, die Rahmenbedingungen für die Mobilität vor Ort den aktuellen und künftigen Entwicklungen zu gestalten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt auch die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden im Rahmen des Nationalen Kompetenznetzwerks Nachhaltige Mobilität (NaKoMo) und begrüßt die deutschlandweite Öffnung sowie die Einbeziehung des ländlichen Raums. Dieses Netzwerk dient der fachlichen Zusammenarbeit, der Fortbildung und dem Austausch über erfolgreiche Lösungen wie der Nahmobilität. Es wird maßgeblich von den mit diesen Aufgaben betrauten Organisationsstrukturen von Bund und teilnehmenden Ländern geprägt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.4:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Niedersachsen zur Umsetzung des Beschlusses der GKVS vom 18./19. September 2019 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund und das Land Niedersachsen, zu einer Bund-Länder-Besprechung einzuladen, um den von Niedersachsen vorgelegten Bericht und Konzeptrahmen weiter zu entwickeln und zu konkretisieren. Dabei sind die Automatisierungspotentiale aller Verkehrsträger zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet, über die Ergebnisse der Bund-Länder-Besprechung im Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten zu berichten und dort über die weiteren Schritte zur Umsetzung zu beraten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.5:

Fahrgastinformation – Eckpunkte der Strategie DELFI-2030

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des DELFI-Lenkungsausschusses, des Freistaates Bayern und des Landes Nordrhein-Westfalen zu den Eckpunkten der Strategie DELFI-2030 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) als Rückgrat der multimodalen Reiseketten. Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation des ÖPV soll multimodale Angebote verstärkt berücksichtigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass eine deutschlandweite Fahrgastinformation auf Basis der Landesauskunftssysteme den Fahrgästen nutzt und den ÖPV stärkt. Die Landesauskunftssysteme sollen daher weiter ertüchtigt werden. Die Verwendbarkeit von deutschlandweiten Daten und Diensten ist eine wichtige Voraussetzung für die Vernetzung im ÖPV und mit anderen Verkehrsmitteln auch außerhalb des ÖPV. Die Verbreitung und Durchgängigkeit von Reiseinformationsdiensten wird auf diese Weise verbessert.
4. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den DELFI-Lenkungsausschuss, die DELFI-Strategie 2030 auf Basis des vorgelegten Eckpunktepapiers weiter auszuarbeiten und zu beschließen und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umzusetzen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund (BMVI), die Umsetzung zu unterstützen, die Forschungen zur Fahrgastinformation und ihrer Weiterentwicklung zu fördern und auf die Beteiligung der DB AG hinzuwirken.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.6:

Mobilitäts-Daten – Gesetzliche Verpflichtung zum Datenaustausch nach finnischem Modell

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass sich das BMVI der Thematik der sinnvollen Nutzung von Mobilitätsdaten annimmt, um Entwicklungspotenziale innovativer und multimodaler Mobilitätsdienste zu befördern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass insbesondere für multimodale Anwendungen und Dienste Mobilitätsdaten breit verfügbar gemacht werden sollten – natürlich unter strikter Beachtung des Datenschutzes.
4. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf die Erfahrung, dass eine solche Dateninfrastruktur erhebliche personelle Ressourcen zur Datenakquise und Qualitätskontrolle erfordert.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI zeitnah um nähere Darlegung
 - a) der Ergebnisse der Prüfung, inwieweit die im Bericht erwähnten gesetzlichen Verpflichtungen nach dem Vorbild Finnlands auf die hiesige Rechtslage übertragbar sind;
 - b) der Überlegungen zu der im Bericht angekündigten nationalen, gesetzlichen Grundlage für die verpflichtende Bereitstellung von Mobilitätsdaten durch die Verkehrsträger;

- c) wie sich die Überlegungen zu der Umsetzung europäischer Regularien (u. a. Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste) verhalten.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ferner das BMVI, für die nächste Sitzung der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 4.7:

Reform der Auftragsverwaltung - Zukünftige Mittelverteilung im Bundesfernstraßenbau

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Autobahnen und Bundesstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und für die Mobilität der Menschen und den Wirtschaftsverkehr in Deutschland von herausragender Bedeutung sind.

Nur durch ein leistungsfähiges Netz der Bundesstraßen können die Verkehre von und zu den Autobahnen fließen. Für die Erschließung Deutschlands und die Vernetzung der Verkehre sind daher die ca. 38.000 km Bundesstraßen von gleichrangiger Bedeutung wie die ca. 13.000 km Autobahnen.
2. Ausbau, Erhaltung und Betrieb der Autobahnen und Bundesstraßen erfordern auch in den kommenden Jahren hohe Investitionen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, auch nach der Autobahnreform ab dem Haushalt 2021 für die bedarfsgerechte und auskömmliche Finanzierung aller Bundesfernstraßen den Investitionshochlauf der letzten Jahre fortzuführen und auf hohem Niveau zu verstetigen. Die Verwaltungskosten der Autobahn GmbH dürfen nicht dazu führen, dass weniger Investitionsmittel für die Straßen zur Verfügung stehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Mittel nach dem jeweiligen Bedarf für Autobahnen und Bundesstraßen transparent, flexibel und gerecht zu verteilen. Gleichzeitig sollte es eine belastbare Mehrjahresperspektive für die Bundesfernstraßenmittel geben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.1:

Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.2:

Planungskostenpauschale bei Sonderförderprogrammen des Bundes für DB

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die vom Bund bei DB-Sonderförderprogrammen weiterhin angewandte Restriktion bei der Planungskostenförderung ein Hemmnis für die zeitnahe Umsetzung von Infrastrukturprojekten und einen schnellen Mittelabfluss ist.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, bei diesen Programmen analog zur Förderung gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BUV, LuFV) die Limitierung der Planungskostenförderung auf 18 Prozent umgehend abzuschaffen und dies insbesondere bei den in dieser Legislaturperiode gestarteten Barrierefreiheitsprogrammen bereits anzuwenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.3:

Elektrifizierungsoffensive des Bundes für Schienenstrecken

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes über das Vier-Säulen-Programm zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert daran, dass der Ausbau der Schienenwege des Bundes grundsätzlich dem Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Artikel 87e Grundgesetz) unterliegt, siehe die VMK-Beschlüsse vom 4./5. April 2019 und vom 9./10. Oktober 2019.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, nun mit hoher Dringlichkeit ein Verfahren zu entwickeln, mit dem langfristig das für eine Streckenelektrifizierung in Betracht kommende Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes festgelegt wird. Auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 19./20. April 2018, TOP 5.4 wird verwiesen.

Für dieses Streckennetz ist dann die Dimensionierung von Kreuzungsbauwerken grundsätzlich auf eine spätere Elektrifizierung auszurichten.

Soweit eine Elektrifizierung von regionalen Schienenstrecken über das Bundes-GVFG (2. Säule) in Betracht kommt, ist die Festlegung des Netzes im Einvernehmen mit dem jeweiligen Land vorzunehmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.4:

Förderung alternativer Antriebe

1. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass der Verkehrssektor einen stärkeren Beitrag zu den CO₂-Minderungszielen erbringen muss, um die Klimaziele des Bundes erreichen zu können.
2. Aus diesem Grund unterstützt die Verkehrsministerkonferenz den Bund in seinen Bemühungen, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Deutschland zu erhöhen. Nur durch einen deutlichen Ausbau des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split wird der Verkehrssektor seinen erforderlichen Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten können.
3. Gleichzeitig müssen aber auch die Emissionen des öffentlichen Verkehrs selbst reduziert und der CO₂-neutrale Fahrzeugbetrieb im ÖPNV konsequent ausgebaut werden, um langfristig einen klimaneutralen Verkehr erreichen zu können.
4. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz sind positive Anreize von Seiten des Bundes für eine technologieoffene und zukunftsweisende Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe im öffentlichen Verkehr unerlässlich, um den Herausforderungen im Mobilitätssektor begegnen zu können.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, die bestehenden Programme zur Finanzierung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs mit alternativen Antrieben auszubauen sowie dort, wo noch keine

Programme bestehen, zusätzliche Anreize durch eine Fahrzeugförderung zu schaffen.

6. Zwingende Voraussetzung für eine Steigerung des Marktanteils von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist eine deutliche Reduzierung der Betriebskosten, damit diese Fahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wettbewerbsfähig werden. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher dazu auf, Strom, der aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen und ins öffentliche Netz entweder zur Erzeugung von Wasserstoff (Elektrolyse) für die Nutzung in Fahrzeugen des Öffentlichen Verkehrs oder aber zum Antrieb von elektrischen Triebfahrzeugen eingespeist wird, von der EEG-Umlage zu befreien.
7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ziele der Clean Vehicle Directive, sieht allerdings höhere Kosten bei der Leistungserbringung im ÖPNV auf die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zukommen. Sie fordert den Bund auf, einen zusätzlichen Ausgleich für die Mehrbelastungen bereitzustellen, um negative Auswirkungen auf den Klimaschutzbeitrag des ÖPNV zu vermeiden. Die Verkehrsministerkonferenz verweist dazu auf ihren Beschluss vom 9./10. Oktober 2019.
8. Die Verkehrsministerkonferenz weist ferner darauf hin, dass sich die Umstellung von Eisenbahnen oder Bus-Flotten auf alternative Antriebe nur durchsetzen kann, wenn eine ausreichende Infrastruktur zur Betankung bzw. zum Aufladen der Fahrzeuge vorhanden ist.
9. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, den Ausbau von Ladesäulen, Oberleitungsinselanlagen und Wasserstofftankstellen verstärkt zu fördern. Nur mit einer gut ausgebauten Tankstellen- und Ladeinfrastruktur wird es gelingen, nachhaltige Ergebnisse im Bereich der alternativen Antriebe zu erzielen. Der Umstieg auf umweltfreundliche Antriebsformen darf nicht an fehlender Infrastruktur scheitern. Die Schaffung der notwendigen Infrastruktur ist Aufgabe des Bundes. Die für den

Schieneverkehr erforderliche Wasserstoffinfrastruktur muss Teil der Bahninfrastruktur sein. Ebenso wie bei der Infrastruktur für die Bahnstromversorgung steht hier der Bund im Rahmen seiner Verantwortung für die Eisenbahnen des Bundes in der Pflicht.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.5:

Ausgestaltung des BVWP-Projekts M-001-V01 „Deutschland Takt“

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt es, dass der Bund die zukünftige Entwicklung des deutschen Schienennetzes an den Grundsätzen des Deutschland-Taktes ausrichten will.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass dieser Grundsatz noch nicht bei allen BVWP-Projekten beachtet wird. Sie fordert den Bund und die DB AG auf, Ausbauprojekte an der Schieneninfrastruktur (insbesondere BVWP- und LuFV-Projekte sowie Eigenmittelprojekte) bei der Planung grundsätzlich so zu dimensionieren, dass die Ziele des Deutschland-Takts, insbesondere die Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr, erfüllt werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, unverzüglich das BVWP-Projekt „Deutschland-Takt“ mit einem auskömmlichen Budget auszustatten und Planungsaufträge für die ersten Maßnahmen zu erteilen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung der Taktverkehre bei der Trassenvergabe im Rahmen der Regulierung zu schaffen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 5.6:

Hemmnisse bei der Markteinführung alternativer Antriebstechniken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beseitigen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der schwierige Markteintritt von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nicht durch Hemmnisse in den aktuellen SPNV-Vergabeprozessen begründet ist, sondern vielmehr durch die Rahmenbedingungen allgemein, insbesondere der kritischen Verfügbarkeit von klimaneutral erzeugtem Wasserstoff, der Lade- und Tankinfrastruktur, den staatlich induzierten Preisbestandteilen aus Steuern, Abgaben und Umlagen sowie der Förderstrategie des Bundes verursacht wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Vorsitz, diesen Beschluss der Umweltministerkonferenz zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 6.1:

Anforderungen an Notbrems-Assistenten und Einführung einer
Nutzungsverpflichtung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bundesregierung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiativen der Bundesregierung
 - a) auf der Basis des BAST-Abschlussberichtes die technischen Anforderungen von Notbremsassistenten auf EU-Ebene anzupassen und zu verschärfen;
 - b) die bereits erarbeitete nationale StVO-Vorschrift zum Abschaltverbot von Notbrems-Assistenzsystemen nach Ablauf der Notifizierungsfrist bei der Europäischen Kommission zeitnah dem Bundesrat zuzuleiten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, in der Herbstsitzung 2020 über den Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 6.2:

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland

a) Sanktionsniveau Verkehrsordnungswidrigkeiten

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im Rahmen der Novellierung der StVO beschlossene Erhöhung des Sanktionsniveaus für bestimmte Verkehrsordnungswidrigkeiten, insbesondere für Halt- und Parkverstöße mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr und für Tatbestände im Zusammenhang mit dem sogenannten „Autoposing“. Die Verkehrsministerkonferenz sieht vor dem Hintergrund der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr weiteren Bedarf, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit besonderem Gefährdungspotential anzuheben.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotential zügig zu erhöhen und dabei die Überlegungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Sanktionsniveau Verkehrsordnungswidrigkeiten einzubeziehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 6.2:

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland

b) Halterhaftung

Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Einführung einer Halterhaftung bei Verstößen im fließenden Verkehr als erforderlich an, um Verkehrsverstöße effektiv zu ahnden. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher die Bundesregierung auf, die Einführung einer Halterhaftung im fließenden Verkehr zu prüfen. Dabei erscheint die Halterkostenhaftung (Ausdehnung des § 25 a StVG auf den fließenden Verkehr) und die bußgeldbewehrte Auskunftspflicht des Halters der am schnellsten umsetzbare Weg zu sein.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, das erforderliche Gesetzgebungsverfahren noch im laufenden Jahr 2020 einzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 6.3:

Förderung des Radverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Anforderungen an eine moderne Mobilität und das Erreichen der Klimaschutzziele nur mit langfristiger Förderung des Radverkehrs erfüllt werden können.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Förderung des Radverkehrs durch zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 900 Mio. Euro für die Jahre 2020-2023.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine einfache und unbürokratische Umsetzung der Mittel zu gewährleisten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, über Verpflichtungsermächtigungen, die Mittel auch über das Jahr 2023 hinaus abrufen zu können.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Förderung von Personalkosten für die Planung von Radwegen mit diesen Mitteln zu ermöglichen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um eine Verstetigung der Förderung über das Jahr 2023 hinaus und um eine inhaltliche Ausweitung auf den Fußverkehr.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 7.1:

Flugsicherung an kleinen Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass der schon lange andauernde Prüfprozess des BMVI zur Beseitigung von Nachteilen der kleinen Flughäfen, die keine DFS Standorte sind, immer noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis geführt hat. Sie erinnert in diesem Zusammenhang an ihre Beschlüsse vom 9./10. Oktober 2019 und 4./5. April 2019.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, sein finales Konzept unverzüglich auch den Verkehrsressorts der Länder zu zuleiten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Arbeitskreis Luftverkehr, nach Vorlage dieses Konzepts umgehend eine fachliche Position zu erarbeiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 7.2:

Drohnendetektion – neue Kostenbelastung für kleinere Flughafenstandorte

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihren Beschluss vom 9./10. Oktober 2019 und erwartet vom BMVI, dass die Länder über die Inhalte und Ergebnisse des Aktionsplans „Kontrolle und Abwehr von Drohnen an Flughäfen“ in Kenntnis gesetzt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach dem Bericht des BMVI für die Flughafenstandorte mit Flugsicherung durch die DFS noch kein Konzept für die Drohnendetektion vorliegt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz vertritt die Auffassung, dass den Betreibern kleinerer Flughäfen nicht abverlangt werden kann, technische Systeme für die Drohnendetektion zu beschaffen und die Kosten hierfür zu übernehmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 7.3:

Unterstützung des Markthochlaufs für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Luftverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz sind positive Anreize für eine technologieoffene und zukunftsweisende Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe im Luftverkehr unerlässlich, um den Herausforderungen im Mobilitätssektor begegnen zu können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung darzulegen, wie hoch die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer insgesamt sind und welcher Anteil davon auf die Erhöhung der Luftverkehrssteuer ab April 2020 entfällt. Die Bundesregierung wird darüber hinaus gebeten darzulegen, in welcher Höhe die Einnahmen für welche konkreten Maßnahmen in den Luftverkehr zurückfließen, um eine transparente Beurteilungsgrundlage zu erhalten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) um Berichterstattung zum Stand der mit dem Leipziger Statement beschlossenen PtL-Roadmap sowie des Förderkonzepts für die Verwendung der im Haushalt vorgesehenen Mittel. Es ist dringend erforderlich, die zu beteiligenden Akteure zusammenzubringen, um Konzeptinhalte, erforderliche Maßnahmen gemeinsam zu definieren, notwendige Produktionskapazitäten zu identifizieren und zu schaffen sowie Umsetzungsstrategien für eine wettbewerbsfähige Markteinführung zu entwickeln. Der Bund wird aufgefordert, die hierfür erforderliche Finanzierung sicherzustellen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, interessierte Länder frühzeitig zu beteiligen.

5. Darüber hinaus ist eine entsprechende industriepolitische Initiative der Europäischen Union anzustoßen. In diesem Kontext wird die Bundesregierung mit Blick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit aufgefordert, derzeit diskutierte Abnahmekoten für CO₂-neutrale Kraftstoffe international mit den Hauptwettbewerbsländern des europäischen Luftverkehrs abzustimmen.
6. Gleichzeitig fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, auf EU-Ebene auf eine dringende Harmonisierung der Besteuerung des Luftverkehrs in allen EU-Mitgliedstaaten hinzuwirken, um steuerinduzierte Wettbewerbsverzerrungen zumindest im europäischen Flugverkehr sowie zusätzliche Emissionen durch die Verlagerung von Flügen in das europäische Ausland weitgehend auszuschließen. Hierfür sollte auch bereits die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 intensiv genutzt werden. Nationale Alleingänge wie zuletzt bei der Erhöhung der deutschen Luftverkehrssteuer sollten vermieden werden.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zur Herbstsitzung 2020 der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand und das weitere Vorgehen zu berichten.
8. Die Vorsitzende wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschaftsministerkonferenz und die Umweltministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 7.4:

Reform der Passagierkontrollen an Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, zeitnah konzeptionelle Vorschläge zur Verbesserung der Luftsicherheitskontrollen (Organisationsmodelle, technische Innovationen) zu erarbeiten. Bestehende funktionierende Organisationsmodelle können hierbei erhalten werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder in diesen Prozess frühzeitig einzubinden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sich im o. g. Sinne gegenüber dem Bundesminister des Innern einzusetzen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Herbstsitzung 2020 der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand und das weitere Vorgehen zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 7.5:

Revision Single European Sky

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis und begrüßt, dass das Thema Single European Sky erneut aufgegriffen und vorangetrieben werden soll.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass sowohl aus kapazitiven Erwägungen wie auch unter Umweltschutzgesichtspunkten Fortschritte hin zu einer Beschleunigung des Verkehrsflusses einschließlich einer direkteren Streckenführung im deutschen wie auch im europäischen Luftraum unerlässlich sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass kurzfristig umsetzbare technische Maßnahmen bei der Verwirklichung des SES in den Vordergrund gestellt werden, und verweist hierzu auf die Leipziger Erklärung für die Zukunft der Luftfahrt vom 21. August 2019.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, Umsetzungspotentiale insbesondere im Bereich der Interoperabilität flugsicherungstechnischer Systeme zu ermitteln und hierüber zur Herbstsitzung 2020 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihre Vorsitzende, Bericht und Beschluss an die Umweltministerkonferenz mit der Bitte zuzuleiten, das Anliegen zu unterstützen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 8:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Verstärkung der Planungskapazitäten bei der WSV durch die Bewilligung zusätzlicher Stellen. Es ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung anstehender Infrastrukturmaßnahmen. Das BMVI wird in diesem Zusammenhang gebeten, die Verteilung der zusätzlichen Stellen auf die einzelnen Vorhaben sowie die dabei zugrunde gelegten Kriterien, bis zur Herbstsitzung 2020 der Verkehrsministerkonferenz zu erläutern.
3. Das BMVI wird weiterhin gebeten, in der Herbstsitzung 2020 der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Besetzung der zusätzlichen Stellen zu berichten.
4. Das BMVI wird um Bericht gebeten, mit welcher Personalstrategie unbesetzte Planstellen schneller wiederbesetzt werden können.
5. Das BMVI wird gebeten, nach Auswertung der Pilotprojekte durch die GDWS, über die mit den Pilotprojekten gemachten Erfahrungen zu berichten und ggf. Prüfergebnisse hinsichtlich weiterer geplanter Maßnahmen vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
im Umfrageverfahren
vom 26. März 2020

Punkt 9.1:

Umsetzung des MPK-Beschlusses zur Stärkung des Föderalismus

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt das Schreiben der Finanzministerkonferenz vom 27. Februar 2020 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass eine Stellungnahme durch die Verkehrsministerkonferenz nicht möglich ist.

