

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen**

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](http://www.verkehrsministerkonferenz.de)

**Hinweise zum Datenschutz  
finden Sie unter**  
[www.bundesrat.de/datenschutz](http://www.bundesrat.de/datenschutz)



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Verkehrsbereich  
(u. a. ÖPNV-Rettungsschirm)

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



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Reform Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Forderung zur Einrichtung eines strategischen Begleitgremiums der Länder bei der Autobahn GmbH noch nicht erfüllt worden ist. Die Verkehrsministerkonferenz hat auf ihrer letzten Sitzung am 9./10. Dezember 2021 wiederholt die Notwendigkeit zur Einrichtung eines strategischen Begleitgremiums aller Länder bei der Autobahn GmbH unterstrichen und das BMDV um die Einrichtung eines solchen Begleitgremiums spätestens bis zu dieser Frühjahrssitzung gebeten. Die Verkehrsministerkonferenz teilt nicht die Ansicht des BMDV, dass diese Beteiligung der Länder durch die vorhandenen Sitzungsformate zwischen Bund, Ländern und Autobahn GmbH des Bundes bereits geregelt ist. Es gibt weiterhin keine Erkenntnisse darüber, dass ein solches Bund-Länder-Gremium durch die bisherigen Gesprächs- und Abstimmungsformate obsolet geworden wäre.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Aktivitäten des BMDV zur Neuausrichtung der Tätigkeiten im Bereich der Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) und die Bereitschaft des BMDV im eigenen Haus die Geschäftsstelle der IVS übergangsweise einzurichten. Aufgrund des hohen Stellenwerts der Digitalisierung für die künftige Gestaltung der Mobilitätswende bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, die Konstituierungsaktivitäten des neuen Beirates Digitalisierung der Mobilität so weit wie möglich zu beschleunigen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur nächsten Konferenz im Herbst 2022 erneut zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Schutz vor Lärm - Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die darin abgegebene Erklärung des BMDV, die Lärmimmissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung auch mit Blick auf die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation bis 2023 zu evaluieren und unterstützt die Erklärung, wonach die effizienteste und nachhaltigste Grundlage der Lärminderung darin besteht, Lärm bereits an der Quelle, beispielsweise durch leisere Fahrzeuge, zu mindern.
3. Der Verkehrsministerkonferenz vermisst allerdings eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Dezember 2021 zu TOP 4.3 sowie dem zugrundeliegenden Abschlussbericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Verkehrslärm einschließlich der darin enthaltenen Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz betont die vor dem Hintergrund bestehender Lärmprobleme hohe Dringlichkeit einer Novellierung des Verkehrslärmschutzrechts und drängt auf eine auch zeitlich höhere Priorisierung der Thematik.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, schnellstmöglich auch eine gesetzliche Grundlage für die Berücksichtigung von Gesamtlärm (Straße – Schiene) zu schaffen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMDV auf, bis zur Schaffung einer gesetzlichen Regelung Pilotvorhaben z. B. entlang von Transeuropäischen Verkehrswegen zur Erprobung möglicher Lösungsansätze durchzuführen und dafür der DB Netz AG und/oder der Autobahn GmbH des Bundes entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die angestoßenen Untersuchungen sind zu begrüßen. In Anbetracht der drängenden Verkehrslärmproblematik zeigt sich die Verkehrsministerkonferenz aber enttäuscht über den langen zeitlichen Vorlauf seit den Beschlüssen der Umweltministerkonferenz vom 9. November 2018 sowie der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019 und von den nun in Aussicht gestellten Projektlaufzeiten der BASt-Untersuchungen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die notwendigen Anstrengungen zu unternehmen, sowohl die Projektlaufzeiten als auch die Umsetzung der in Aussicht stehenden Ergebnisse ohne Zeitverzug umzusetzen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Mobilität und Klimaschutz

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bundesregierung zur Kenntnis.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Mobilitätsdaten – Erfordernis eines koordinierten Vorgehens zwischen Bund und Ländern in strategischer, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Dimension

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält ein koordiniertes Vorgehen aller Akteure und eine klare Rollenverteilung bei den Systemen und Akteuren für die weitere Gestaltung des Mobilitätsdatenprozesses für unerlässlich. In diesem Sinne ist die Vernetzung von Mobility Data Space und Mobilithek folgerichtig und zu begrüßen. Das BMDV wird gebeten, die Schärfung der Rollen und Aufgaben beider Systeme weiter auszuprägen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich die vom BMDV initiierte Abstimmung zu einer föderal-geprägten Mobilitätsdatenstrategie in der Bund-Länder-Dienstbesprechung vom 16. März 2022 und regt an, diese Besprechung zu einem regelmäßigen Format auszubauen und die Abstimmung damit zu verstetigen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Land Nordrhein-Westfalen, die Ergebnisse aus der Bund-Länder-Dienstbesprechung in die weitere Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz einfließen zu lassen und den Prozess ländersseitig weiter zu koordinieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, den Arbeitskreis Verkehrsträger-übergreifende und EU-Angelegenheiten weiterhin über die Ergebnisse aus der Bund-Länder-Dienstbesprechung zu informieren und diese im Bericht zur GKVS/VMK einzubringen.

6. Es zeichnen sich zunehmend Datenbereitstellungspflichten ab, für die zwar zuvorderst der Bund umsetzungsverantwortlich ist, für die allerdings umfangreiche Vorleistungen auf Landesebene erforderlich sind – beispielsweise im Rahmen der im Bundesrats-Verfahren befindlichen Neufassung der IVS-Richtlinie (COM(2021) 813 final), perspektivisch ggf. auch bei der TEN-V-Verordnung. Zur abgestimmten Organisation dieses verkehrsträgerübergreifenden Datenbereitstellungs- und Datensammelprozesses sind seitens des Bundes Anstrengungen erforderlich, die deutlich über das bisherige Maß hinausreichen – mit dem Start der Mobilithek als NAP (und MDM-Nachfolger) ist der Prozess nicht abgeschlossen, sondern beginnt erst.
7. Eine Finanzierung und Unterstützung der für die Umsetzung notwendigen, zum Teil noch aufzubauenden, Strukturen – inklusive der dafür notwendigen Vorleistungen mindestens auf Landesebene – ist seitens des Bundes sicherzustellen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Gesamtstrategie für den Umweltverbund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht des BMDV, mit der Erstellung strategischer Leitlinien eine Vision für den ÖPNV als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu entwickeln und den ÖPNV im Rahmen des angekündigten Ausbau- und Modernisierungspakts nachhaltig zu stärken.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass zur Förderung des Umweltverbundes eine abgestimmte Gesamtstrategie insbesondere für das Zusammenspiel von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erforderlich ist und verweist auf ihre Beschlüsse vom 14./15. Oktober 2020 und 15./16. April 2021.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Studie Mobilität in Deutschland MiD 2023 – Stand und Weiterentwicklung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über den Sachstand der MiD 2023 in der Herbstsitzung 2022 wieder zu berichten. Dabei soll insbesondere über die regionalen Beteiligungen für die MiD 2023, den dadurch resultierenden Gesamtstichprobenumfang und die Fortschritte bei der Weiterentwicklung der Mobilitätshebungen berichtet werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Etappen-Modul. Sie hebt die Bedeutung der vernetzten Mobilität in der MiD 2023 hervor, um Erkenntnisse im intermodalen Mobilitätsverhalten zu gewinnen, dessen Bedeutung für die Mobilitätswende seit der letzten Erhebung deutlich gewachsen ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um Vorlage eines Konzeptes für künftige Mobilitätshebungen nach der MiD 2023 unter Einbeziehung neuer Datenquellen (vor allem von Navigationssystemen und Mobilfunkgeräten) und eines Zeitplans.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Building Information Modeling - Stand, Ziele und Vorstellungen zur BIM-Einführung im Infrastrukturbau

1. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Erarbeitung der umfangreichen Grundlagen für die zukünftige Implementierung von BIM als Arbeitsmethode zur Planung und zum Bau von Straßen. Sie begrüßt daher die Veröffentlichung des „Masterplans BIM Bundesfernstraßen“ ausdrücklich und bittet das BMDV, die Länder sowie alle weiteren wichtigen Organisationen im Bundesfernstraßenbau weiterhin so gut wie bisher in die Entwicklungen einzubeziehen, die erfolgreiche Arbeit der Bund-Länder-Dienstbesprechung BIM im Straßenbau fortzuführen und die weiteren relevanten Arbeitspakete zur Unterstützung des Gesamtprozesses zu beauftragen.
2. BIM als digitale Arbeitsmethode verspricht, Planungsprozesse zu beschleunigen und die Verfügbarkeit von Projektinformationen für alle Beteiligten an der Planung, am Bau und Betrieb von Bauwerken während des gesamten Lebenszyklus deutlich zu verbessern. Die Verkehrsministerkonferenz bekennt sich daher ausdrücklich zur Umsetzung des „Masterplans BIM Bundesfernstraßen in den Ländern“.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt gleichzeitig fest, dass die durchgängige Implementierung von BIM die Länder vor große personelle und finanzielle Herausforderungen stellt und der aktuelle „BIM-Masterplan Bundesfernstraßen“ mit dem Anspruch der Anwendung von BIM als „Regelprozess ab 2025“ für Planung und Bauen eine zeitlich nochmals verschärfte Erwartung an die Länder formuliert. Die Erreichung der Zeitziele des Masterplans zur Implementierung von BIM setzt

daher voraus, dass Bund und Länder die dafür erforderlichen personellen und finanziellen Voraussetzungen schaffen können. Aufgrund der jetzt bereits erkennbaren Verzögerungen wird der Bund gebeten, die finanzielle Unterstützung über 2025 hinaus fortzuführen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.10 der Tagesordnung:

i-Kfz Stufe 4 für die Fahrzeugzulassung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die für die internetbasierte Fahrzeugzulassung vorgesehenen weiteren Verfahrenserleichterungen durch die Ausweitung des Vertrauensniveaus, die Automatisierung der Antragsbearbeitung, die Einführung von Regelungen über die Tageszulassung, den Verzicht auf die Authentifizierung bei Außerbetriebsetzungen, die Ermöglichung der sofortigen Inbetriebnahme des Fahrzeugs sowie den Zugang von juristischen Personen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt die Bitte an das BMDV, die Arbeiten an der Implementierung der Großkundenschnittstelle für die Fahrzeugzulassung beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) fortzusetzen und dabei das im Bericht erläuterte Konzept zugrunde zu legen. Sie begrüßt die Einbeziehung der dezentralen kommunalen i-Kfz Portale in den Prozessablauf.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Länder darum, sich dafür einzusetzen, dass jede Zulassungsbehörde die gesetzliche Forderung zum Betrieb eines kommunalen Portals umsetzt und den Nachweis der Einhaltung der Sicherheitsanforderungen des KBA führt.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.11 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität – grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material

1. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz über den aktuellen Stand und über das weitere Vorgehen der Aktualisierung und Digitalisierung des Militärstraßen- und Hauptzivilstraßengrundnetzes zu berichten.
2. Darüber hinaus ersucht die Verkehrsministerkonferenz das BMDV um eine Beschleunigung der Aktualisierung und Digitalisierung des Militärstraßen- und Hauptzivilstraßengrundnetzes.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 4.12 der Tagesordnung:

Elektromobilität: Die Ziele Deutschlands

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ziele der Bundesregierung zur Dekarbonisierung des Kfz-Verkehrs durch Elektromobilität bis 2030, nämlich 15 Millionen vollelektrische Pkw und eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass zur Erreichung dieser Ziele ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen von Bund, Ländern und Kommunen u. a. bei Förderungen, bei der Planung von Ladeinfrastruktur und bei Gestaltung und Umsetzung ordnungsrechtlicher Regelungen erforderlich ist. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die besonderen Probleme für die Elektromobilität in urbanen Bestandsquartieren anzugehen und gemeinsam mit Ländern und Kommunen innovative Konzepte der Integration von Ladeeinrichtungen und Quartiersmobilität umzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt in diesem Zusammenhang den von der NOW GmbH organisierten Bund-Länder-Strategiekreis.
4. Um den beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland zu gewährleisten, ist ein beschleunigter Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher den Bund auf, sicherzustellen, dass die bislang beantragten Ladepunkte auch realisiert werden und hierfür ausreichend Fördermittel zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sind die Förderprogramme für Ladeinfrastruktur weiter an den steigenden Bedarf, insbesondere auch in Bezug auf Strukturen für Nutzfahrzeuge, anzupassen und auszuweiten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Strukturreform der Bahn - Zukunft der Eisenbahnen in Deutschland

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz wiederholt die Forderungen ihres Beschlusses vom 10. Dezember 2021 zur Digitalen Schiene Deutschland (DSD).
3. Die Verkehrsministerkonferenz erneuert ihren dringenden Hinweis, dass ohne eine Bundesförderung der DSD-Fahrzeugaus- und -nachrüstung ein Gelingen des DSD-Rollouts nicht möglich ist. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz sind alle Verkehrsarten und Komponenten der DSD gleichermaßen im Rahmen einer bundesweit geltenden Förderrichtlinie durch den Bund zu fördern.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist das BMDV darauf hin, dass die durch die Digitalisierung der Schiene in Aussicht gestellten Leistungssteigerungen vor allem von der zur Infrastruktur passgenauen DSD-Fahrzeugaus- und -nachrüstung abhängen. Hierfür sind im Rahmen einer Bundesförderung konkrete Vorgaben aufzustellen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um Fortschreibung der Machbarkeitsstudie des Bundes zum ETCS/DSTW-Rollout. In diesem Zusammenhang ist sowohl die Kosten- als auch die Nutzenseite an das Zielbild der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) und an die Erkenntnisse des Modellvorhabens „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) anzupassen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die vom BMDV identifizierten und zur Umsetzung des bundesweiten DSD-Rollout erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt und der mittelfristigen Finanzplanung zur Verfügung zu stellen. Auch alternative Finanzierungsmodelle sind zu prüfen. Hierfür sind sowohl zur Ausrüstung der Infrastruktur wie auch des Rollmaterials ausreichend Haushaltsmittel vorzusehen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Umsetzung des Deutschlandtaktes - Rahmenbedingungen für die Vergabe von Fernverkehrsleistungen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz wiederholt die Forderungen ihres Beschlusses vom 10. Dezember 2021 zur Umsetzung des Deutschlandtaktes und bittet das BMDV um Stellungnahme zu allen inhaltlichen Beschlusspunkten.
3. Die Verantwortung für die Realisierung eines vollwertigen Taktangebots im Fernverkehr im Sinne des Zielfahrplans des Deutschlandtaktes trägt das BMDV. Die diesbezügliche Verantwortung des Bundes ergibt sich zweifelsfrei aus den Festlegungen des Grundgesetzes in Artikel 87e. Notwendige regulatorische Eingriffe in den Wettbewerbsmarkt können nicht durch Eigeninitiative der Länder ersetzt werden. Die Verkehrsministerkonferenz weist außerdem darauf hin, dass die erste Stufe des Deutschlandtaktes zwischen Berlin und Hamburg bereits gestartet wurde und Marktverwerfungen zu Lasten der Kunden aufgetreten sind, die sich mindestens für das weitere Fahrplanjahr 2022 ab 7. April manifestieren werden. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher, Ergebnisse aus entsprechenden Bund-Länder-Arbeitsgruppen zur betrieblichen – und damit eisenbahnregulierungsrechtlichen – Umsetzung des Deutschlandtaktes, unter Berücksichtigung von Elementen der Vorplanung für Kapazitäten, von Taktfahrplänen und von Anschlussverbindungen im Prozess der Fahrplanerstellung sowie im Trassenanmelde-, Trassenzuweisungs- und Trassenstornierungsverfahren zügig zur Diskussion zu stellen.

Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, Länder bei der Auswahl von entsprechenden Pilotprojekten eng einzubinden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund ferner um Prüfung, wie tarifliche Zugangshürden im Wettbewerbsmarkt des Fernverkehrs abgebaut werden können. Hierzu schlägt die Verkehrsministerkonferenz konkret eine gutachterliche Untersuchung auch zu einer einheitlichen, anbieterübergreifenden, durchgängigen Tarifierung im Schienenpersonenverkehr, die von allen Betreibern anzuwenden und anzuerkennen ist, vor.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030: Aufstockung der Regionalisierungsmittel und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bund-Länder AG zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV zur Kenntnis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die in der vom Bundeskabinett am 27. April 2022 beschlossene Formulierungshilfe zum Regionalisierungsgesetz und die dort festgelegten Finanzierungsmittel zur Kenntnis.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die genannten 3,7 Mrd. Euro für die bundeseitigen Anteile des ÖPNV-Rettungsschirms zur Deckung der pandemiebedingten Einnahmeausfälle in 2022 sowie zur Deckung der Kosten für das 9-Euro-Ticket in den drei Monaten in 2022 bundeseitig erhöht werden müssen, wenn der tatsächliche Finanzierungsbedarf höher ausfällt als zurzeit prognostiziert.
5. Die Verkehrsministerkonferenz hebt hervor, dass die Länder gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern sich aktuell dafür einsetzen, das bundeseitig beschlossene 9-Euro-Ticket zum 1. Juni 2022 bundesweit umzusetzen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet im Gegenzug, dass der Bund zu seiner Zusage steht und die Kosten für Organisation und Umsetzung der vom Koalitionsausschuss beschlossenen 9-Euro-Tickets vollumfänglich finanziert.

6. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die Bundesmittel für das 9-Euro-Ticket den Ländern mehrere Tage vor Inkrafttreten des Tarifs zur Verfügung stehen müssen, um die Liquidität auf Seiten der Verkehrsunternehmen sicher zu stellen.
7. Um sowohl einer Veränderung hin zu einer klimagerechten Mobilität zu erreichen als auch der Erwartungshaltung sowohl der Bestands- als auch der Neukundinnen und -kunden des ÖPNV in Folge des 9-Euro-Tickets gerecht zu werden, ist nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz nicht nur eine kurzzeitige dreimonatige Abonnentenaktion zielführend, sondern eine nachhaltige strukturelle Verbesserung des ÖPNV erforderlich. Hierzu sind weitere Regionalisierungsmittel in 2022 seitens des Bundes den Ländern zur Verfügung zu stellen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz verweist darauf, dass den Ländern gemäß Artikel 106a Grundgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr ein Anteil aus dem Steueraufkommen des Bundes zusteht. Mit dem im Zuge der Bahnreform zum 1. Januar 1996 in Kraft getretenen Regionalisierungsgesetz ist die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übergegangen; die Verantwortung für eine auskömmliche Finanzierung des bundesweiten Schienenpersonennahverkehrs liegt jedoch allein beim Bund.
9. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass es gemeinsames Ziel des Bundes und der Länder ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personenverkehrs zu steigern und bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln. Um diese im Bundes-Klimaschutzgesetz festgesetzten Klimaziele zu erreichen, ist neben einer, im Koalitionsvertrag auf Bundesebene bereits verankerten, erhöhten Mittelausstattung durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 ff. auch eine gemeinsame strategische Ausrichtung des Bundes und der Länder durch einen aktuell durch eine Bund-Länder AG vorbereiteten Ausbau- und Modernisierungspakt vorgesehen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass die Länder den von der Bundesregierung angeregten Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV weiterhin aktiv unterstützen. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert jedoch daran, dass die

Mitwirkung der Länder in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Vertrauen auf die im Koalitionsvertrag gemachte Zusage des Bundes, die Regionalisierungsmittel noch im Jahr 2022 zu erhöhen, beschlossen wurde.

11. Die Verkehrsministerkonferenz warnt, dass die vorhandenen Regionalisierungsmittel für die langfristige Gewährleistung des derzeitigen Verkehrsangebotes sowie für notwendige Angebotsausweitungen zur Erreichung der Mobilitätswende nicht ausreichend sind. Sie sieht die Notwendigkeit für eine zusätzliche strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 um 1,5 Mrd. Euro. Dieser Betrag ergibt sich aus Einnahmeausfällen auf Grund des seit 2019 nicht eingetretenen Fahrgastzuwachses, aus den allgemeinen inflationsbedingten Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie durch die zusätzlich gestiegenen Energiekosten in Folge des Ukrainekrieges.
12. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Bereitstellung dieser zusätzlichen Mittel durch den Bund im Rahmen des aktuellen Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingearbeitet werden. Nur durch eine konsequente umgehende Anpassung des Gesetzentwurfes ist es den Ländern und ÖPNV-Aufgabenträgern möglich, sowohl die ÖPNV-Tarife trotz massiv gestiegener Kosten zumindest weiterhin stabil zu halten, als auch attraktive Verkehrsangebote nicht nur uneingeschränkt aufrecht zu erhalten, sondern auch Mehrbedarfe perspektivisch vorzubereiten.
13. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihre Beschlüsse der Sonderkonferenzen am 29. Juni 2021, am 23. Februar 2022 und am 25. März 2022 und erwartet, dass der Bund auch die beschlossene Aufstockung der Regionalisierungsmittel in 2022 parallel zum laufenden Verfahren der Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms und der Finanzierung des 9-Euro-Tickets gesetzlich absichert.
14. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass hier ein verkürztes Gesetzgebungsverfahren die Beteiligungsmöglichkeiten der Länder bei dem zustimmungspflichtigen Siebten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes stark beschneidet. Die Verkehrsministerkonferenz legt mit diesem Beschluss ihre Änderungsvorschläge vor und ist mit Blick auf den hohen Zeitdruck durch den bereits öffentlich

kommunizierten und geeinten Starttermin des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni 2022 bereit, gemeinsam mit den Koalitionsfraktionen vor der Befassung am 20. Mai 2022 im Bundesrat eine Verständigung herbeizuführen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.5 der Tagesordnung:

Einsatz des Bundes für grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur, insbesondere im Zusammenhang mit der neuen TEN-V-Verordnung der EU

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Engagement der Bundesregierung für grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur beispielsweise im Rahmen des Aachener Vertrags und anderer zwischenstaatlicher Abkommen und die daran anknüpfende Förderung insbesondere von Planungsleistungen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sich sowohl noch stärker für ein beschleunigtes Schließen der nach wie vor vorhandenen Lücken („Missing Links“) im grenzüberschreitenden Schienennetz zu den Nachbarstaaten einzusetzen, als auch die Modernisierung und den Ausbau bestehender grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur beschleunigt voranzutreiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich im Zuge der Novellierung der TEN-V-Verordnung bei der EU für eine erleichterte Förderung grenzüberschreitender Schieneninfrastrukturprojekte mit europäischen Mitteln einzusetzen. Ziel sollte die Schaffung eines neuen europäischen Förderinstruments in oder außerhalb des TEN-V bzw. des Rahmens der CEF-Förderung sein, welches eine Förderung auch unterhalb der bisher vorgesehen strengen Standards von TEN-V für regionale europäische Schienenstrecken ermöglicht.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ergänzend den Bund, im Rahmen der Fortschreibung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung bzw. in der späteren Anwendungspraxis eine Berücksichtigung eines Sonderfaktors für grenzüberschreitende Schieneninfrastrukturprojekte aufzunehmen, um eine nachteilige Wirkung der höheren Kosten im Planungs- und Bauprozess zu verhindern und damit eine Bundesförderung für grenzüberschreitende Projekte auch auf diesem Weg zu ermöglichen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Übernahme ungedeckter Betriebskosten bei neuer und modernisierter DB-Infrastruktur

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verschiedene Varianten einer möglichen Problemlösung der fehlenden Deckung von Betriebskosten bei neuer und modernisierter DB-Infrastruktur prüft und bittet über das Ergebnis bis spätestens zu ihrer Herbstsitzung 2022 zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Schadensbeseitigung nach Naturkatastrophen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Organisation der länderoffenen Arbeitsgruppe. Über die Ergebnisse und Erkenntnisse der Arbeitsgruppe wird das BMDV fortlaufend berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Anforderungen an Notbrems-Assistenten und Einführung einer Nutzungsverpflichtung

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



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Reform des Maßnahmensystems für Fahranfänger

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



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Prüfung der Vorschläge der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik hinsichtlich einer zweckmäßigen Umsetzung unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher und rechtssystematischer Gesichtspunkte und des damit einhergehenden Beitrags zur Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf, seine Aktivitäten im Bereich der Fußverkehrsförderung deutlich zu stärken. Hierzu schlägt die Verkehrsministerkonferenz vor, den Fußverkehr als Fördertatbestand in die bestehenden Förderprogramme, insbesondere in das bisher auf den Radverkehr beschränkte Sonderprogramm „Stadt und Land“, zu integrieren, dieses zu verlängern und finanziell deutlich aufzustocken.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.5 der Tagesordnung:

Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bund für sein in den letzten Jahren inhaltlich und finanziell hohes Engagement im Bereich Radverkehr sowie dafür, mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2030 eine ambitionierte Konzeption für die Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung in Deutschland vorgelegt zu haben.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund sowohl durch seine Finanzhilfen als auch durch die innovativen Modellprojekte einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Ländern und Kommunen leistet. Auch die Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des Programms „Radnetz Deutschland“, die Haushaltsmittel des Bundes für Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen und die Finanzhilfen für Radschnellwege sind wichtige Bausteine für die Ausweitung der Nutzung des Fahrrades. Die breite Palette und die differenzierten Programme des Bundes zur Förderung des Radverkehrs stellen somit eine gute Basis dar, um den Herausforderungen der Verkehrswende zur Erreichung der Klimaziele des Bundes gerecht zu werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass der Bund in der begonnenen Legislatur beabsichtigt, den Nationalen Radverkehrsplan umzusetzen und fortzuschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur voranzutreiben und zur Stärkung des Radverkehrs die Bundesmittel bis 2030 abzusichern.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sowohl die Mittel in den vorhandenen Programmen der Finanzhilfen „Stadt und Land“ als auch der „innovativen Modellprojekte“ finanziell aufzustocken und möglichst kurzfristig über das Jahr 2023 hinaus mindestens bis zum Jahr 2030 zu verstetigen. Dabei sollen die Förderschwerpunkte der Aufstockung 2022/2023 Vision Zero, Instandsetzung und Fahrradparken an Schnittstellen zum ÖPV erhalten bleiben.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt hierzu fest, dass die Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetz Deutschland“ (D-Netz) ein wichtiges Element für den Radverkehr mit Fokus auf touristischen Verkehr und Freizeitverkehr darstellen. Aktuell ist das Programm mehrfach überzeichnet. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, das Programm bis zum Jahr 2030 zu verlängern und finanziell aufzustocken, um die vorliegenden und weitere wichtige Projekte zur Umsetzung bringen zu können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, in Summe die Bundesmittel zur Finanzierung der investiven Radverkehrsförderung mit den Programmen „Radnetz Deutschland“, den Finanzhilfen an die Länder für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ und „investive Modellprojekte“ jährlich in Höhe von 1 Mrd. Euro bis mindestens 2030 fortzuschreiben und damit die Radverkehrsförderung für die Antragsteller und Projektbeteiligten abzusichern. Zur Erreichung der Klimaziele und zum Ausgleich der Inflation halten die Länder eine Dynamisierung dieser Mittel um fünf Prozent jährlich für erforderlich.
7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Volumen der Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen nicht ausreichend ist, um einen nennenswerten Impuls zu setzen. Die Länder halten perspektivisch eine Aufstockung um den Faktor 5 für erforderlich, die zeitnah mit einer Flexibilisierung der bislang sehr anspruchsvollen Kriterien verbunden sein sollte. Zudem ist bei den Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen eine Mindestsumme je Land festzulegen, um auch den kleineren Ländern und Stadtstaaten diese Finanzhilfen besser zugänglich zu machen. Für Länder, in denen ein Potential für Radschnellwege nicht nachgewiesen werden kann, soll eine Möglichkeit geschaffen werden, stattdessen Radvorrangrouten mit zusätzlichen Fördermitteln des Bundes entwickeln zu können.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die gesonderte Finanzierung von Lückenschlüssen in Radwegenetzen sowohl bei den Finanzhilfen, den Zuschüssen für den Ausbau und die Erweiterung des Programms „Radnetz Deutschland“ als auch für den Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen zu ermöglichen. Ein lückenloses Radverkehrsnetz ist eine wichtige Basis für eine hohe Akzeptanz seitens aller Nutzer/innengruppen.
9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei allen Bundesprogrammen für den Radverkehr bei gebündelten Maßnahmen wie Brücken, Unterführungen, selbstständig geführten Wegen oder den Neuaufteilungen von Straßenräumen auch die Fußverkehrsanteile im Sinne einer gemeinsamen Strategie für Fuß- und Radverkehr (aktive Mobilität) mit in die Förderung einzubeziehen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bund für das achte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndGFStrG), wodurch Betriebswege auf den Brücken der Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen des Bundes bei entsprechendem Radverkehrspotential und Einbindung in ein Radverkehrsnetz für den Radverkehr nutzbar durch den Bund zu planen, bauen und unterhalten sind. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, bei der Autobahn GmbH des Bundes die Umsetzung dieser Änderung sicherzustellen.
11. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine weitere Änderung des Fernstraßengesetzes zu veranlassen, um auch bei Kraftfahrstraßen des Bundes die rechtliche Möglichkeit zu schaffen, straßenbegleitende Radwege finanzieren zu können.
12. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Radverkehrsinfrastruktur nicht nur erhebliche zusätzliche Finanzmittel erfordert, sondern dass auch die Finanzierung und Qualifizierung von Fachkräften eine Schlüsselrolle einnimmt. Sie bittet daher den Bund, im Rahmen des Mobilitätsforums Bund das Fortbildungsangebot auszubauen und einen Fokus auf die Umschulung von Fachkräften zu legen, um Ingenieur/innen und Planer/innen anderer Fachrichtungen die Inhalte der Radverkehrsplanung zu vermitteln.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

Anpassung von Regelwerken im Straßenbau (u. a. RPS/2009) mit dem Ziel der Erhaltung und vereinfachten Neuanpflanzung von Straßenbäumen und von Alleen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Beschlüsse der Umweltministerkonferenz (UMK) zum Thema Anpassung von Regelwerken im Straßenbau zur Erhaltung und vereinfachten Neupflanzung von Straßenbäumen und von Alleen zur Kenntnis. Die Verkehrsministerkonferenz hebt die Bedeutung der Straßenbäume und Alleen als Kulturgut und ihren Beitrag zum Landschaftsbild, zur Schaffung und Vernetzung von Lebensräumen und zur Steigerung der Biodiversität und Klimaanpassung hervor und unterstützt das Ziel der Erhaltung und Entwicklung von Straßenbäumen und Alleen der UMK ausdrücklich. Gleichzeitig ist es der Verkehrsministerkonferenz ein großes Anliegen, die Zahl der Baumunfälle zu senken. Aus diesem Grund misst die Verkehrsministerkonferenz sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Erhalt und der Entwicklung der Straßenbäume und Alleen eine hohe Bedeutung bei und wird sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen diesen Aspekten einsetzen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Ansicht, dass mit dem vorhandenen technischen Regelwerk grundsätzlich ein ausgewogener Ausgleich zwischen den Zielen des Alleenschutzes und der Verbesserungen der Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Die Verkehrsministerkonferenz sieht zugleich, das große Potential der Alleen und Straßenbäume, einen noch größeren Beitrag zum Klimaschutz, Biodiversität, Vernetzung und etc. zu leisten. Daher wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gebeten, künftig in Verbindung mit der

kontinuierlichen Fortschreibung und Anpassung der technischen Regelwerke an dem Stand der Technik die Aspekte des Alleenschutzes stärker als bisher zu berücksichtigen.

3. Es wird die Initiative des BMDV begrüßt, die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen (ESAB) und das Merkblatt Alleeschutz 1992 zu überarbeiten und in einem Merkblatt Bäume an Straßen (M BaS) zusammenzufassen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die zusammen mit der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) das Merkblatt überarbeiten, in einem gesonderten Kapitel das Thema Alleeschutz mit konkreten Empfehlungen und Maßnahmen zu behandeln.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die FGSV und die FLL bereits jetzt in Dialog mit der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) zu treten und die Erfahrungen der LANA in ihrer Arbeit zu berücksichtigen. Der Abschlussbericht soll der UMK übermittelt werden.
5. Zum Thema soll auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2023 erneut berichtet werden.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 6.7 der Tagesordnung:

Bildung einer länderoffenen AG zur Vorbereitung praxisgerechter Anpassungen des Straßenverkehrsrechts

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Koalitionsvertrag des Bundes vom Dezember 2021 eine grundsätzliche Anpassung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung vereinbart ist.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für sinnvoll, praxisgerechte und konsensuale Problemlösungen im Straßenverkehrsrecht zeitnah umzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz beruft deshalb eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Federführung Hamburgs ein, die einen weitreichenden Konsens über eine Reihe praxisgerechter Handlungsvorschläge zur Anpassung des Straßenverkehrsrechts herstellen soll, die zügig und in Übereinstimmung zwischen Bund und Ländern umgesetzt werden können. Der Bund wird gebeten, die Arbeitsgruppe zu unterstützen.
4. Die Regelungsvorschläge der Arbeitsgruppe sollen zur Sitzung der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder im Herbst 2022 vorgelegt werden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

**Drohnendetektion - neue Kostenbelastung für kleinere Flughafenstandorte**

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ausgestaltung der Kostenübernahme, welche an Flugplätzen des 1. und 2. Gebührenbereichs eine wirksame Drohnendetektion ermöglichen kann.
3. Die Verkehrsministerkonferenz ersucht das BMDV, gemeinsam mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat das notwendige Konzept zu Detektion und Abwehr zeitnah zu erarbeiten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet zu berücksichtigen, dass die zuständigen Ressorts der Länder in die Entwicklung eines flächendeckenden Konzeptes zur Detektion und Abwehr von Drohnen einbezogen werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet darüber hinaus das BMDV zur Frühjahrs-sitzung 2023 um einen Sachstandsbericht zum Reallabor DDS.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Unterstützung des Markthochlaufs für alternative Antriebe und Kraftstoffe  
im Luftverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass die PtL-Roadmap unter Beteiligung der Länder fortgeführt und weiterentwickelt wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass weiterhin der Entwicklung und Nutzung alternativer Kraftstoffe im Luftverkehr besondere Priorität einzuräumen ist, weil nach heutigem Wissensstand wesentliche Teile des internationalen Luftverkehrs nicht anders defossilisiert werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Durchführung und Auswertung des Markttests zur Bundesförderung von strombasiertem Kerosin zum Anlass, das BMDV zu bitten, die hieraus gewonnenen Erkenntnisse für einen möglichst zeitnahen, erfolgreichen Beginn der eigentlichen Förderung zu nutzen. Sie bedauert, dass sich gegenüber dem ursprünglich in der PtL-Roadmap vorgesehenen Zeitplan weitere Verzögerungen ergeben haben. Die Verkehrsministerkonferenz bittet, die Umsetzung und die vollständige Finanzierung des Förderprogramms noch in 2022 sicherzustellen, um die Umsetzung der PtL-Roadmap zu forcieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass weitere Anreizinstrumente und Maßnahmen zur Förderung des Markthochlaufs von PtL im Luftverkehr vorgesehen sind und die nationale Luftverkehrsabgabe stärker mit diesem Ziel synchronisiert werden soll.

6. Deutschland nimmt bei den strombasierten Kraftstoffen eine Vorreiterrolle ein. Mittel- und langfristig kann ein erfolgreicher Markthochlauf jedoch nur gelingen, wenn Instrumente und Maßnahmen zum Markthochlauf nicht nur national, sondern in der EU und innerhalb der mit Klimaschutz und Luftverkehr befassten internationalen Organisationen verankert und umgesetzt werden. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Klimaschutzziele eingehalten bleiben. Ebenso ist sicherzustellen, dass Instrumente so ausgestaltet werden, dass keine Wettbewerbsnachteile deutscher Airlines und Flughäfen gegenüber solchen Airlines oder Flughafenstandorten außerhalb der EU entstehen, für die keine entsprechenden Verpflichtungen zur Reduktion der Klimaeffekte des Luftverkehrs bestehen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Frühjahrssitzung 2023 der Verkehrsministerkonferenz über die weiteren Fortschritte bei der Umsetzung der nationalen PtL-Roadmap zu berichten.
8. Die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschafts- und Umweltministerkonferenz weiterzuleiten. Darüber hinaus wird das BMDV gebeten, den Inhalt des Beschlusses dem Auswärtigen Amt aufgrund der internationalen Klimapolitik zur Kenntnis zu geben.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Revision Single European Sky

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass auf EU-Ebene bislang keine wirklichen Fortschritte bei den Verordnungen zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2+) erzielt werden konnten und unterstreicht, dass eine Reform des fragmentierten und unflexiblen Luftraumsystems in Europa dringend erforderlich ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihre bisherigen Beschlüsse vom 26. März 2020 und 15./16. April 2021 und bekräftigt, dass schnelle und kurzfristig umsetzbare Fortschritte insbesondere auch im Hinblick auf die Umsetzung des europäischen Green Deal mit einem klimaneutralen Luftverkehr dringend erforderlich sind.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die bisherigen Aktivitäten im Bereich der technologischen Entwicklungen und die Gründung von SESAR 3, um in einem absehbaren Zeithorizont entscheidende Fortschritte zur Schaffung eines integrativen, belastbaren und nachhaltigen digitalen europäischen Luftraums zu erzielen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich weiterhin engagiert für Fortschritte bei der Luftraumoptimierung auf europäischer Ebene einzusetzen und bei neuen Entwicklungen zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Abfertigungsprozesse bei Wiederanlaufen des Luftverkehrs optimieren

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass zu lange Prozesse und Personalknappheit in der Abfertigung (Check-In, Sicherheitskontrollen, Bodenabfertigung) und lange Wartezeiten bis hin zum Verpassen von Abflügen gerade in der sensiblen Phase des Wiederanlaufens des Luftverkehrs geeignet sind, die Akzeptanz des Luftverkehrs als zuverlässigen, schnellen und sicheren Verkehrsträger nachhaltig zu schädigen.
2. Sie ruft alle Akteure im Luftverkehr dazu auf, alle ihrerseits möglichen Maßnahmen zu treffen, um die Abfertigungsprozesse in der Phase des Weiteren Wiederanlaufens des Luftverkehrs im Frühjahr und Sommer 2022 zu beschleunigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Herbstsitzung 2022 der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand und das weitere Verfahren zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 4./5. Mai 2022  
in Bremen

Punkt 7.5 der Tagesordnung:

Mitteilung der EU-KOM: Fit for 55

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, im Zuge der weiteren Verhandlungen zur Ausgestaltung der Rechtsvorschriften des EU „Fit for 55“-Pakets entschieden dafür einzutreten, dass unter Wahrung der Klimaschutzziele keine Wettbewerbsnachteile europäischer Airlines und Flughäfen entstehen dürfen gegenüber solchen Airlines oder Flughafenstandorten außerhalb der EU, für die keine entsprechenden Verpflichtungen zur Reduktion der Klimaeffekte des Luftverkehrs bestehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sicherzustellen, dass die Regelungen zu alternativen Kraftstoffen so ausgestaltet werden, dass die europäischen Vorgaben als Mindestvorgaben zu verstehen sind und weitergehende nationale Quoten möglich bleiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die Vorschläge der EU-Kommission zum Gesetespaket im Grundsatz, betont aber, dass Instrumente und Maßnahmen zur Einhaltung der Klimaschutzziele im internationalen Luftverkehr nicht nur national und in der EU, sondern aufgrund des interkontinentalen Bezugs des Luftverkehrs vor allem auch innerhalb der mit Klimaschutz und Luftverkehr befassten internationalen Organisationen verankert und umgesetzt werden müssen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass CORSIA für den weltweiten Luftverkehr trotz seiner Defizite derzeit den einzigen Mechanismus auf globaler Ebene darstellt und daher von erheblicher Bedeutung für den Klimaschutz im internationalen Luftverkehr ist. Dieser nach vielen Verhandlungsjahren in der ICAO erreichte Stand sollte nicht gefährdet werden. Daher bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, sich dafür einzusetzen, dass keine Implementierung des EU-EHS in einer Weise erfolgt, die die Anwendung von CORSIA auf Flüge innerhalb der EU verhindert. Vielmehr sollte ein Mechanismus, ggf. gemeinsam mit der Ratspräsidentschaft Frankreichs, entwickelt werden, der im Falle von entstehenden Kompensationsverpflichtungen für über 2019 hinausgehende Emissionen, die nach den Vorgaben von CORSIA kompensationspflichtig wären, eine Anwendung von CORSIA vorsieht. Hierbei darf es nicht zu Abstrichen bei der Einhaltung europäischer Klimaschutzziele kommen. Der Mechanismus ist so auszugestalten, dass eine Doppelbelastung der Airlines sicher ausgeschlossen bleibt.
6. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich darüber hinaus dafür aus, dass sich der Bund auf ICAO- und EU-Ebene für eine Weiterentwicklung von CORSIA einsetzt, hin zu einem Instrument, das die vom weltweiten Luftverkehr ausgehenden Klimaauswirkungen zur Einhaltung der international vereinbarten Klimaschutzziele vollständig abdeckt und wirksam begrenzt.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), in der Herbstsitzung 2022 der Verkehrsministerkonferenz über die weiteren Fortschritte zu berichten.
8. Die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschafts- und Umweltministerkonferenz weiterzuleiten. Das BMDV wird gebeten, den Beschluss dem Auswärtigen Amt mit Blick auf die Klimaaußenpolitik zur Kenntnis zu übermitteln.