Verkehrsministerkonferenz
- Geschäftsstelle -
K 1 - 1 Bd. 137

Berlin, 19. Oktober 2022

Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 in Bremerhaven

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 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

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 bittet die GKVS, für die Einrichtung eines strategischen Begleitkreises des Bundes und der Länder bei der Autobahn GmbH einen Vorschlag unter Einbeziehung der Arbeitsgremien zu erarbeiten, mit dem BMDV die Möglichkeiten einer kooperativen Umsetzbarkeit zu erörtern und der Verkehrsministerkonferenz über die Ergebnisse zu berichten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Neueinrichtung des ITS-Beirates sowie die formelle Einrichtung einer IVS-Geschäftsstelle seitens des BMDV. Die Länder bitten um einen zeitnahen Vorschlag für die personelle Zusammensetzung des ITS-Beirates.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur nächsten Konferenz im Frühjahr 2023 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

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 und begrüßt die in der Zwischenzeit von Seiten des BMDV veranlassten Untersuchungen zum Zweck der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Verkehrslärm.

2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt die Feststellung des BMDV, dass die effizienteste und nachhaltigste Methode zur Minderung von Lärmbelastungen in der Vermeidung von Lärm besteht und ergänzt, dass nicht allein leisere Fahrzeuge, sondern auch das verkehrsrechtlich zugelassene Verkehrsverhalten, und die zulassungsrechtlich erlaubte Nutzung der Fahrzeuge, insbesondere die Schalldämmung der Abgasanlagen, effektive und nachhaltige Instrumente der Lärmvermeidung sind.

3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die in Aussicht gestellten Anstrengungen zur Anpassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), insbesondere mit Blick auf die Absenkung von Lärmschutzgrenzwerten und die gemeinsame Lärmbemessung von Straßen- und Schienenlärm als Summenpegel zur Kenntnis. Zugleich stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass die dem BMDV zur Stellungnahme vorgelegten Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen in Deutschland verbessern“ (TOP 4.3 der VMK vom 09./10.12.2021) bislang inhaltlich wie systematisch nicht ausreichend sachgerecht beantwortet wurden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf die Beschlüsse der 95. Gesundheitsministerkonferenz (GMK) im Juni 2022 zum Bericht „Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes nach den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018“. Die GMK stellt fest, dass für ein hohes gesundheitliches Schutzniveau eine Verbesserung des Lärmschutzes auf allen im Bericht beschriebenen Ebenen erforderlich ist und jetzt Handlungsbedarf bestehe. Die GMK bittet die Verkehrsministerkonferenz, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Weiterhin verweist die Verkehrsministerkonferenz auf die Beschlüsse der Umweltministerkonferenz (UMK) im Mai 2022 unter TOP 12 „Evaluierung der Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes in Deutschland“. Die UMK hat das Thema Verkehrslärmschutz behandelt und festgestellt, dass beträchtliche Defizite beim Schutz vor Verkehrslärm in Deutschland bestehen und bittet die Verkehrsministerkonferenz, auf der Grundlage der seitens der UMK beschlossenen Handlungsvorschläge zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes in Deutschland entsprechend einzutreten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, angesichts der ressortübergreifenden Lärmthematik um Gründung und Leitung einer Verkehrslärmkommission mit dem Ziel der Verbesserung des Verkehrslärmschutzes unter Beteiligung der Länder. Diese ressortübergreifende Bund-Länder-Kommission soll unter Leitung des Bundes nach Vorliegen der Evaluierungsergebnisse möglichst bis Ende 2023 konsensuale Maßnahmen zur Umsetzung in nationales Recht erarbeiten. Die zwischenzeitlich von Seiten der Verkehrsministerkonferenz und der UMK jeweils erarbeiteten Handlungsvorschläge sind dabei eine wichtige Orientierung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

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 Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihren Beschluss vom 4./5. Mai 2022 zu TOP 4.3 und erneuert ihre Bitte an das BMDV, alle Anstrengungen ohne Zeitverzug zu unternehmen, sowohl die Projektlaufzeiten als auch die Umsetzung der in Aussicht stehenden Ergebnisse ohne Zeitverzug umzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.5 der Tagesordnung:
Innovationsprogramm Logistik 2030

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die unterschiedlichen Förderungen und Programme zur Innovationsförderung in der Logistik fortzusetzen und dabei auch Themen wie die Sicherstellung einer durchgehenden Mobilfunkversorgung im deutschen Küstenmeer und an den Binnenwasserstraßen als Voraussetzung für innovative Lösungen konsequent umzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.6 der Tagesordnung:
Bündnis für moderne Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um einen Fortschrittsbericht zur Frühjahrssitzung 2023.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität – grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz befürwortet die unbefristete Fortführung des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums für die Angelegenheiten der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr (BLKG MM/ZV).

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.8 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 zu „Mobilitätsdaten – Erfordernis eines koordinierten Vorgehens zwischen Bund und Ländern in strategischer, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Dimension“ zur Kenntnis.

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Ergebnis der am 30. Juni 2022 erfolgreich durchgeführten zweiten Sitzung der Bund-Länder-Dienstbesprechung für ein Mandat einer Bund-Länder-Koordinierungsgruppe zur Herstellung einer durchgängigen Mobilitätsdatenversorgung. Die Bund-Länder-Koordinierungsgruppe kommt in Form einer Dienstbesprechung zweimal im Jahr zusammen. Alle Länder wirken weiterhin auf Referatsebene in der Koordinierungsgruppe mit. Die weitere Schärfung der Aufgaben der verstetigten Koordinierungsgruppe und die Festlegung auf konkrete Themen, die bis Ende 2022 bearbeitet werden sollen, sind ebenfalls zu begrüßen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich, dass die Ergebnisse der Koordinierungsgruppe in die weiteren Abstimmungen zum Mobilitätsdatengesetz und zu Mobilitätsdateninfrastrukturen einfließen sollen und den Ländern somit die Möglichkeit zur Mitarbeit bei diesen wichtigen Themen eingeräumt wird.

4. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass vor allem die Analyse und Abstimmung von technischen und organisatorischen Anforderungen an die Prozesse der Datenlieferung, Datenbereitstellung, Qualitätssicherung und Datennutzung sowie die Einigung auf zu verwendende Daten-Standards erfolgskritisch für eine durchgängige Mobilitätsdatenversorgung ist.

5. Eine aufgabengerechte Finanzierung der durchgängigen elektronischen Mobilitätsdatenversorgung ist sicherzustellen. Ansätze dazu sollten in der neuen Koordinierungsgruppe entlang den vereinbarten Prozesse sowie Rollen und Zuständigkeiten gemeinsam diskutiert werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.11 der Tagesordnung:

DiKo-neu - elektronische Datenübertragung an Bußgeldbehörden

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Konferenz der Innenminister und –senatoren der Länder (IMK) vom 03.06.2022 zur „Diko-neu – elektronische Datenübertragung an Bußgeldbehörden“ zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Anliegen der IMK hinsichtlich der Erstellung eines bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs auf dem Gebiet des Fahrpersonalrechts sowie eines einheitlichen Datenformats für die Datenübertragung zwischen den Polizeien der Länder und den Bußgeldbehörden sowohl für Ordnungswidrigkeiten auf dem Gebiet des Fahrpersonalrechts als auch für allgemeine Verkehrsordnungswidrigkeiten zu unterstützen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.12 der Tagesordnung:

Mobilitätswende muss unterschiedliche Lebensumstände berücksichtigen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht „Mobilitätswende geschlechtergerecht gestalten: Gender Mainstreaming als Prinzip einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis und sieht diesen Beschluss im Kontext inklusiver, alters- und familiengerechter, barriere- und diskriminierungsfreier Mobilität. Unterschiedlichen Lebensumständen ist durch entsprechende (insbesondere verkehrs-)politische Ansätze zu begegnen. Sie macht deutlich, dass sich das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern unterscheidet. Die unterschiedlichen Mobilitätsmuster sind dabei zumeist zurückzuführen auf unterschiedliche Lebensumstände, in denen die Personen sich bewegen.

2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet bei der Berichterstattung zur kommenden Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2023“ möglichst eine gesonderte Auswertung hinsichtlich Genderaspekten im Mobilitätsverhalten zu beauftragen. Darüber hinaus soll im Rahmen der Analyse geprüft werden, inwiefern die Ergebnisse der MiD Perspektiven häufig unterrepräsentierter Bevölkerungsgruppen berücksichtigt und ggf. künftig stärker berücksichtigen kann.

3. Die unterschiedlichen Lebensumstände und daraus resultierenden Mobilitätsmuster sollten in der Planung stärker berücksichtigt werden. Zur Sensibilisierung bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV um die Erstellung von Leitlinien gendersensibler und integrativer Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Das Thema sollte sich auch in den Fachveranstaltungen des BMDV wiederfinden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMDV auf, künftige verkehrs-politische Maßnahmen im Vorfeld hinsichtlich ihres Wirkens im Sinne der Gleichberechtigung und auf sämtliche Verkehrsbeteiligte zu prüfen und Nachteile für einzelne Gruppen zu vermeiden. Verstärkte Förderung sollte insbesondere die Stärkung multimodaler Alltagsmobilität, (Nah)Mobilität im Quartier und Barrierefreiheit erfahren.

5. Um Perspektiven aller unterschiedlichen Gruppen angemessen in Planungsprozessen einzubinden, bedarf es der Stärkung partizipativer Verfahren in der kommunalen Planung.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV zu prüfen, wie die Bedarfe unterrepräsentierter Gruppen im Erstellungsprozess verkehrlicher technischer Normen und Richtlinien stärker qualitätssichernd einbezogen werden können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.13 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 als ersten Baustein einer Gesamtstrategie für den Umweltverbund die Erstellung der „Strategischen Leitlinien für den ÖPNV“ durch das BMDV.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass in der Gesamtstrategie Umweltverbund neben der nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV sowohl die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV eine bedeutende Rolle einnehmen muss.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.14 der Tagesordnung:

Audits zur Hochwassergefährdung der Verkehrsinfrastruktur -
Beschluss der Sonderumweltministerkonferenz vom 11.10.2021

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe und des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zur Kenntnis und dankt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr für die Koordinierung der Aktivitäten zur Entwicklung von Grundlagen für die Durchführung von Audits zur Hochwassergefährdung der Straßeninfrastruktur.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die GKVS um Bericht zur nächsten / Frühjahrskonferenz 2023.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 4.15 der Tagesordnung:
Technische Unterwegskontrolle

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) vom 3. Juni 2022 zu TOP 13 „Technische Unterwegskontrolle“ zur Kenntnis und macht sich diesen Beschluss inhaltlich zu eigen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung der IMK, dass es sich bei der Wahrnehmung der Technischen Unterwegskontrolle um eine Maßnahme der Überwachung des Fernverkehrs und somit um eine originäre Bundesaufgabe handelt, deren Finanzierung nicht in der Zuständigkeit der Länder liegt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr daher auf, die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb eines zur Technischen Unterwegskontrolle geeigneten softwarebasierten Systems zu tragen und bittet das BMDV, das Bundesamt für Güterverkehr mit der Umsetzung dieser Aufgabe zeitnah zu beauftragen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Fortführung des Seehafenhinterlandsofortprogramms

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht des BMDV, die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen des sogenannten Planungsvorrats der früheren Seehafen-Hinterland-Sofortprogramme (SHHV) nun unverzüglich umzusetzen. Sie stellt fest, dass der weit überwiegende Teil dieser Maßnahmen in Süddeutschland liegt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die Benennung der Umsetzung des Planungsvorrates als „SHHV III“ ab. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMDV stattdessen auf, in Abstimmung mit den Ländern unverzüglich ein neues Maßnahmenpaket für den Schienengüterverkehr zu konzipieren, das den zusätzlichen Anforderungen zur Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit, der Energiewende, militärischer Nachschubrouten und der Resilienz des Streckennetzes Rechnung trägt, zu planen und umzusetzen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet BMDV zur nächsten Sitzung um einen Bericht zur Umsetzung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Vollständige Barrierefreiheit und die Abschaffung der Ausnahmemöglichkeiten im Personenbeförderungsgesetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zudem das Ziel des Bundes, die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV mit Kraftfahrzeugen, O-Bussen und Straßenbahnen bis 2026 auch ohne Ausnahmemöglichkeit des Personenbeförderungsgesetzes herstellen zu wollen, zur Kenntnis.
3. Auch die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der technisch vertretbaren und finanziell von den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen leistbaren Möglichkeiten. Sie verweist darauf, dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch mit finanzieller Förderung durch die Länder große Anstrengungen unternommen haben und auch in der Zukunft fortsetzen, die Barrierefreiheit zu verbessern und die Zielerreichung zu beschleunigen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet auch zu bedenken, dass der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit topografische und technische Gegebenheiten entgegenstehen können. Überdies ist zu bedenken, dass bei einem Umsetzungsziel bis 2026 Ausnahmemöglichkeiten erforderlich sind, da die notwendigen Kapazitäten für die Planung und die Umsetzung insbesondere von baulichen Maßnahmen nicht bestehen.

5. In diesem Spannungsverhältnis hält die Verkehrsministerkonferenz eine Fortentwicklung der geltenden Ausnahmegelungen - beispielsweise durch Einsatz von flexiblen Lösungen - mit der Zielrichtung die Barrierefreiheit zu verbessern und die Zielerreichung sukzessive und gleichzeitig verbindlich zu beschleunigen, für eine praktikable Möglichkeit, dem gemeinsam verfolgten Ziel der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gerecht zu werden.

6. Neben den in Ziffer 4 genannten Tatsachen betont die Verkehrsministerkonferenz, dass die Erreichung dieses Ziels eine abgesicherte Finanzierung der Umsetzung durch den Bund voraussetzt. Diese könnte im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspaktes Berücksichtigung finden.

7. Die Verkehrsministerkonferenz erachtet es für unerlässlich, dass im Falle einer bundesweiten und damit bundeseinheitlichen Vorgabe die Mindestanforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit durch den Bund unter Beteiligung der Betroffenen-Verbände konkret definiert werden. Diese Vorgaben sind essentiell für die Finanzierung und vor der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in Abstimmung mit den Ländern zu klären.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.3 der Tagesordnung:
Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 9./10. Dezember 2021.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bericht des Bundes auf die im vorgenannten Beschluss enthaltene Forderung nach Fördermöglichkeiten zugunsten kleiner und mittelgroßer Neu- und Ausbauvorhaben für den Schienengüterverkehr sowie für Elektrifizierungen im Netz der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen nicht eingeht und fordert den Bund auf, einen entsprechenden Bericht zur nächsten Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2023 nachzureichen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, umgehend die geforderten Fördermöglichkeiten zugunsten kleiner und mittelgroßer Neu- und Ausbauvorhaben für den Schienengüterverkehr zu schaffen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, das Fördervolumen zur Finanzierung des SGFFG spürbar auszuweiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030
c) 9-Euro-Nachfolgeticket

1. Für das Erreichen der Klimaziele des Bundes bis zum Jahr 2030 ist rasches und wirksames Handeln erforderlich, auch und gerade im Verkehrssektor. Hierzu muss der umweltfreundliche Öffentliche Verkehr gesichert und ausgebaut werden: Mehr Busse und Bahnen, verlässliche Takte in Stadt und Land. Damit möglichst viele Menschen umsteigen und den ÖPNV nutzen, müssen das Angebot und der Fahrpreis attraktiv sein, und dies bundesweit.

2. Hierzu bedarf es einer auskömmlichen Finanzierung. Dazu tragen die Länder auf vielfache Weise bei. Für die Bestellung des SPNV in Deutschland sind nach dem Grundgesetz die Länder zuständig. Der Bund ist in der gesetzlichen Verpflichtung, die Länder hierzu über die Regionalisierungsmittel auskömmlich zu finanzieren. Die Regionalisierungsmittel waren schon vor dem Ukrainekrieg und der Energiekrise nicht mehr auskömmlich. Hinzu kommen die Einnahmeausfälle infolge der Corona-Pandemie. Angesichts der in Folge enormen Kostensteigerungen bei Energie und Personal hat sich die Unterfinanzierung erhöht. Über die sachgerechte Verwendung dieser Mittel und den akuten sowie strukturellen Finanzbedarf schon allein für die Sicherung des bestehenden Angebots haben die Länder im Rahmen der Bund-Länder-AG zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspaktes gemeinsam mit dem Bund vollständige Transparenz hergestellt (siehe Anlage).

3. Ohne deutliche Erhöhungen der Regionalisierungsmittel drohen Abbestellungen von Zügen und ein Ausdünnen des Angebots, bei einigen Ländern schon im nächsten Jahr. Der Erhalt des bestehenden Angebots ist aber die Mindestvoraussetzung, damit ein zusätzliches, bundesweit gültiges Ticketangebot Sinn machen kann. Deshalb müssen die Länder auf eine deutliche, angemessene Erhöhung bestehen, wie von der Verkehrsministerkonferenz mehrfach beschlossen.

4. Bund und Länder haben sich über diesen Absatz geeinigt:

   Der große Erfolg des 9-Euro-Tickets mit 52 Millionen verkauften Tickets hat das große Potential eines Nachfolgemodells unterstrichen. Ein papierloses, deutschlandweit gültiges Ticket ist attraktiv. Die Verkehrsministerkonferenz hält in Übereinstimmung mit dem Bund einen Einführungspreis von 49 Euro/Monat im monatlich kündbaren Abonnement für ein mögliches Angebot. Bund und Länder unterstützen eine schnellstmögliche Einführung. Nach zwei Jahren soll das Gesamtpaket hinsichtlich seiner klimaseitigen, verkehrlichen und finanziellen Wirkungen evaluiert werden. Die auszugleichenden Kosten sind spitz durch Bund und Länder nach Rettungsschirmsystematik abzurechnen.

5. Diese Einführungsphase von zwei Jahren soll weiterhin der Evaluation zur Optimierung hinsichtlich der Vorbereitung einer dauerhaften gesetzlichen Regelung dienen. Das Gesetzgebungsverfahren und die dauerhafte Regelung der Ausgleichsmechanismen sind unter Beachtung der Ergebnisse der Evaluation zu erarbeiten.

6. Bund und Länder unterstützen eine schnellstmögliche Einführung des Tickets. Der Bund stellt hierfür ab 2023 1,5 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung. Die Länder sind zur Kofinanzierung bereit. Ziel des Bundes ist eine Finanzierung durch die Länder in gleicher Höhe. Die Länder sind unter der Bedingung einer Verständigung über die Regionalisierungsmittel zur Kofinanzierung bereit.

7. Eine Dynamisierung sowohl des Tarifverlustausgleichs als auch des Ticketpreises ab dem zweiten Jahr ist vorzusehen. Die Dynamisierung muss in Form eines automatischen Inflationsausgleichs gesetzlich festgelegt werden. Bund und Länder beteiligen sich an möglichen höheren Zuschüssen (Nachschusspflicht). Bedingung

für die Einführung des Tickets ist die Sicherstellung einer Grundfinanzierung durch auskömmliche Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln. Diese Mittel müssen schon ab 2022 und dauerhaft um 1,5 Mrd. Euro gesteigert werden, um das Gesamtsystem ÖPNV zu sichern. Weitere krisenbedingte Kostensteigerungen, insbesondere Energiekosten, sind aus Mitteln des reaktivierten Wirtschafts-stabilisierungsfonds bereitzustellen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der MPK und der Bundesregierung, dass sie hierfür – auch im Rahmen der Umsetzung des Koalitionsvertrags – die entsprechenden Beschlüsse fasst. Es ist erforderlich, dass Bund und Länder hierzu eine Vereinbarung abschließen, in der die Finanzierung des Gesamtpaktes sichergestellt wird.

Anlage zu TOP 5.4c)

Zwischenberichte der UAG 1, 2 und 3 der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr

Stand 10.10.2022

Inhalt

Bericht der Unterarbeitsgruppe 1
Zielbild des ÖPNV in Deutschland 2030 3

Bericht der Unterarbeitsgruppe 2
Transparenz 17

Bericht der Unterarbeitsgruppe 3
Finanzierungsstruktur 25

Bericht der Unterarbeitsgruppe 1
Zielbild des ÖPNV in Deutschland 2030

der Arbeitsgruppe zur Erstellung eines Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden

Die Unterarbeitsgruppe „Zielbild des ÖPNV in Deutschland 2030“ (UAG1) hat regelmäßig getagt. Neben dem Vorsitzland Hamburg sind die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen und Thüringen vertreten. Der Bund wird durch das Referat G15 des BMDV vertreten, außerdem sind alle drei kommunalen Spitzenverbände vertreten.

1. Qualitatives Zielbild

Die UAG 1 hat entsprechend der Aufgabenstellung ein qualitatives Zielbild erarbeitet, das als Grundlage und Richtschnur für den Ausbau- und Modernisierungspakt dienen soll. Es gliedert sich in die drei Ebenen: „Übergeordnetes Leitmotiv ÖPNV 2030“, „Strategische Ziele“ und „Subziele“.

Als übergeordnetes Leitmotiv wird das Ziel der Senkung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors durch die Verlagerung von motorisierten Individualverkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel benannt. Auf der darunterliegenden Ebene sind die 6 strategischen Ziele dargestellt, deren Realisierung Voraussetzung für das Erreichen des Leitmotivs ist.

Konkret sind dies:

- Angebotsausbau hin zu einem im Verhältnis zum MIV quantitativ und qualitativ konkurrenzfähigem ÖPNV
- Infrastruktur und Flottenmodernisierung als Voraussetzung für einen verlässlichen Betrieb und notwendige Kapazitätssteigerung
- Stärkung einer ÖPNV-Kultur, in der der ÖPNV ein hohes Ansehen genießt
- Attraktive Tarife für eine niedrige Einstiegshürde, die nutzerorientiert nahtlose Reiseketten ermöglichen
- Resiliente Finanzierung als maßgebliche Grundlage für Zukunftsinvestitionen und attraktive Angebote
- Digitalisierung als Schlüssel zu einem attraktiven, effizienten und barrierefreien ÖPNV, der einen hohen Mehrwert für Reisende bietet

Die strategischen Ziele dienen als Rahmen und Grundlage für die Ableitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen und werden durch Subziele stärker ausdifferenziert.

Der in der UAG abgestimmte Entwurf zum gemeinsamen Zielbild ist in der Anlage beigefügt.

2. Vorschläge für ein Monitoringsystem

Aufbauend auf der Struktur des Zielbildes schlägt die UAG1 die Einführung eines Monitoringsystems zur Überprüfung der Zielerreichung vor. Dazu hat die UAG 1 im Rahmen eines Workshops Vorschläge für ein zur Steuerung geeignetes Kennzahlenset diskutiert.

Eine abschließende Empfehlung zu der Frage, welche konkreten Kennzahlen und Zielwerte als Monitoring- und Steuerungsinstrument empfohlen werden sollen, ist in der UAG 1 noch nicht getroffen worden. Die bisherigen Kennzahlenvorschläge sind noch genauer im Hinblick auf ihre Eignung als Steuerungs- und Kontrollinstrument zu untersuchen, ebenso sind geeignete Zielvorgaben noch zu erarbeiten.

Der VMK wird daher zunächst empfohlen, einem Monitoringsystem grundsätzlich zuzustimmen. In der Anlage ist insoweit eine Empfehlung für ein Basis-Kennzahlenset aufgeführt, das im Laufe der weiteren Bearbeitung des Ausbau- und Modernisierungspakts auszuschärfen ist.

3. Maßnahmenvorschläge

Daneben ist eine Sammlung von Maßnahmenvorschlägen entstanden, deren Umsetzung nach Auffassung der UAG 1 auf die Erreichung der Ziele des qualitativen Zielbilds einzahlen wird. Diese Liste ist als lebendes Dokument angelegt und ist nicht als abschließendes Dokument zu verstehen.

Zielbild-Entwurf der UAG 1 „Zielbild“ der Bund-Länder-AG (Stand 06.10.2022)

1 Qualitatives Zielbild

Übergeordnetes Leitmotiv ÖPNV 2030

„Ein attraktiver und nutzerfreundlicher ÖPNV ist eine zentrale Säule der Mobilität in Deutschland mit einem dichten Angebot auf Basis einer leistungsfähigen Infrastruktur. Er ermöglicht allen Menschen eine verlässliche, inklusive, nachhaltige, bezahlbare Mobilität und vernetzt verschiedene Verkehrsangebote und -mittel mit Methoden und Technologien der Digitalisierung. Infolgedessen werden die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert und nach Möglichkeit verdoppelt und wird eine Verlagerung von motorisierten Individualverkehren auf den ÖPNV und andere nachhaltige Verkehrsmittel erreicht. Der ÖPNV trägt dadurch sowie durch eine Reduktion der eigenen Umweltauswirkungen maßgeblich dazu bei, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu senken.“

Strategisches Ziel 1 (Angebotsausbau): Der ÖPNV bietet deutschlandweit ein quantitativ ausgebautes und qualitativ hochwertiges Angebot und bewirkt eine stärkere Unabhängigkeit vom eigenen Auto.

- *Subziel 1.1 – „Attraktive Fahrplan-, Takt- und Netzdichte in der Stadt und auf dem Land“:* Fahr-plan-, Takt- und Netzdichte des ÖPNV werden deutlich erhöht und tragen dabei den unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten sowie den Lebensrealitäten und Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung. Insbesondere in Schwachlasträumen und -zeiten wird der ÖPNV gezielt durch On-Demand-Verkehre ergänzt. Der Deutschlandtakt wird dabei zwecks Synchronisation mit dem Schienenfernverkehr berücksichtigt
- *Subziel 1.2 – „ÖPNV-Versorgung als wichtiges Bindeglied zwischen Stadt und Land“:* Der ÖPNV trägt wesentlich zu einer verbesserten Stadt-Land-Integration bei und stellt für gebietsüberschreitende Verkehre eine attraktive Option für Fahrgäste sowohl aus dem ländlichen als auch dem städtischen Raum dar.
- *Subziel 1.3 – „Konsequente Integration des ÖPNV in die Stadt- und Regionalplanung“:* Der ÖPNV wird als zentraler Baustein für nachhaltige Mobilität mit Priorität in der Raum- und Verkehrsplanung berücksichtigt und trägt zur effizienten Flächennutzung bei. Auf diese Weise trägt der ÖPNV zu einer Verbesserung der Lebensqualität sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum bei.
- *Subziel 1.4 – „Zuverlässiges Angebot mit hoher Reisegeschwindigkeit“:* Der ÖPNV bedient sein Angebot mit einer hohen Pünktlichkeit und gewährleistet planbare Reisen sowie funktionierende Umsteigeverbindungen. Er ist umfassend beschleunigt, bietet eine hohe Reisegeschwindigkeit und damit spürbar verkürzte Fahrzeiten. Dazu erfolgt auch eine effiziente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln insbesondere des Umweltverbunds (z. B. P&R/B&R, Mobilitätsstationen etc.). Im Störungsfall bietet der ÖPNV transparente und verlässliche Informationen sowie adäquate Alternativen für die Weiterbeförderung.

Strategisches Ziel 2 (Infrastruktur und Flottenmodernisierung): Der ÖPNV verfügt über eine leistungsfähige und deutlich ausgebaute Infrastruktur sowie einen qualitativ hochwertigen Fuhrpark und bietet damit die Grundlage für einen reibungslosen Betrieb und notwendige Kapazitätserweiterungen.

- *Subziel 2.1 – „Fortschrittliche Infrastruktur und moderner Fuhrpark*“: Die Infrastruktur, darunter auch Bahnhöfe und Haltestellen, sowie der Fuhrpark des ÖPNV sind modernisiert, digital aufgerüstet und kapazitativ ausgebaut und legen so die Grundlage für einen zuverlässigen, nutzerfreundlichen und schnellen Betrieb. Dabei werden sowohl die Potenziale von Reaktivierung als auch eines Neubaus von Infrastruktur genutzt. Eine hochwertige, resiliente und digitalisierte Infrastruktur ermöglicht die Bereitstellung höherer Kapazitäten und die Reduktion der Auswirkungen von Störungsfällen.
- *Subziel 2.2 – „Beschleunigte Planung und zügiger Bau“:* Die Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben gelingen schnell und ohne vermeidbare Hürden. Drohende Kapazitätsengpässe werden systematisch frühzeitig erkannt und können dadurch vermieden oder schnellstmöglich behoben werden. Der ÖPNV wird bei der Aufteilung des Straßenraums mit besonderer Priorität, wenn erforderlich auch zulasten des MIV, berücksichtigt. Die Entwicklung einer leistungsfähigen ÖPNV-Infrastruktur liegt im besonderen öffentlichen Interesse und dient der Daseinsvorsorge.
- *Subziel 2.3 – „Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard“:* Von der Infrastrukturplanung bis zum Betrieb spart der ÖPNV Emissionen ein und ist umwelt- und klimaschonend bis hin zur Klimaneutralität beim Antrieb. Der Schienenverkehr sowie der Busverkehr sind weitgehend elektrifiziert bzw. mit klimaneutralen Antrieben (alternative Antriebsformen bzw. alternative Kraftstoffe) ausgestattet und die Vorgaben der CVD-Richtlinie sind umgesetzt. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz wird dadurch ein Beitrag zur Lärmvermeidung und zur Erhöhung des Fahrkomforts geleistet.
- *Subziel 2.4 – „Zugänglichkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen für alle“:* Der Zugang zum ÖPNV und die Nutzung von Haltestellen und Fahrzeugen sind für alle Fahrgäste diskriminierungs- und barrierefrei möglich.

Strategisches Ziel 3 (Stärkung einer ÖPNV-Kultur): Der ÖPNV genießt ein hohes Ansehen über alle Fahrgastgruppen und alle Teilräume (städtisch/ländlich) hinweg und wird gerne genutzt.

- *Subziel 3.1 – „Sichere und komfortable Mobilitätsoption“:* Der ÖPNV in der Stadt und auf dem Land wird von allen Fahrgästen unabhängig von ihren individuellen Merkmalen wie Alter, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, Einkommen, Bildung, ethnischer Herkunft und Nationalität, Religion, Behinderung sowie sexueller Orientierung als sichere und komfortable Mobilitätsoption wahrgenommen. Er stellt ein hohes Maß an Sauberkeit in Fahrzeugen sowie an Haltestellen sicher, tritt mit Kompetenz und Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen auf und stellt eine hohe Qualität und Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen sicher.
- *Subziel 3.2 – „Positives Image des ÖPNV als attraktiver Mobilitätsdienstleister“:* Der ÖPNV gilt als klimafreundliches und attraktives Verkehrsmittel. Die Bürgerinnen und Bürger kennen das bestehende Angebot vor Ort und stehen mit ÖPNV-Anbietern über unterschiedliche Kommunikationskanäle in Kontakt. Der ÖPNV ist deutlich kundenzentriert ausgerichtet.
- *Subziel 3.3 – „Hohe Kundenbindung und Identifikation mit dem ÖPNV“: Der ÖPNV ist in die Mobilitätsgewohnheiten vielfältiger Nutzergruppen systematisch integriert. Das Angebot ist konsequent an den Bedürfnissen und Erwartungen der Fahrgäste*

ausgerichtet und generiert damit eine hohe Kundenzufriedenheit. Die Bürgerinnen und Bürger identifizieren sich positiv mit dem ÖPNV und fühlen sich als Fahrgäste wertgeschätzt.

Strategisches Ziel 4 (Attraktive Tarife): Der ÖPNV bietet allen Fahrgastgruppen nutzerorientierte und integrierte Tarif- und Ticketsysteme für nahtlose gebiets- und verkehrsträgerübergreifende Reiseketten.

- *Subziel 4.1 – „Verständliche, soziale und attraktive Tarifierung":* Die Tarife des ÖPNV sind verständlich und werden von den Fahrgästen als fair empfunden. Sie sind sozialverträglich, und attraktiv. Digitale Tarife ermöglichen mannigfaltige Tarifinnovationen, z. B. flexible und personalisierte Tarif- und Abo-Angebote und sind wesentlicher Baustein zur Umsetzung multimodaler Tarifprodukte sowie von Bestpreisgarantien. *Ein Großteil der Fahrgäste nutzt den ÖPNV in ihrem alltäglichen Mobilitätsradius flexibel mit einem Abonnement.*
- *Subziel 4.2 – „Gebietsübergreifende Tarife":* Länder-, Aufgabenträger- und Verbundgrenzen sind durch durchgehende Tarifierung, harmonisierte Tarifmerkmale und Beförderungsbedingungen, wechselseitige Vertriebskooperationen sowie nutzerorientierte Übergangstarife o. ä. für die Fahrgäste nicht mehr spürbar.

Strategisches Ziel 5 (Finanzierung): Der ÖPNV weist als wichtige Rahmenbedingung eine aufgabengerechte, transparente und resiliente Finanzierungsstruktur auf, kann notwendige Zukunftsinvestitionen tätigen und einen attraktiven Betrieb sicherstellen.

- *Subziel 5.1 – „Stabile Finanzierung des ÖPNV-Angebots und die Ermöglichung von Investitionen und attraktivem Betrieb":* Die Finanzierung des ÖPNV fußt auf öffentlichen Finanzierungsbeiträgen von Bund, Ländern und Kommunen, die der Aufgabe des ÖPNV als Daseinsvorsorge gerecht werden, und einer angemessenen Nutzerfinanzierung, die attraktive Tarife zulässt. Die Finanzierung durch die öffentliche Hand und die Nutzer ist auskömmlich und den Aufgaben entsprechend. Es stehen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung, damit der ÖPNV notwendige Investitionen zur Angebotsverbesserung tätigen sowie einen Betrieb auf attraktivem Niveau gewährleisten kann.
- *Subziel 5.2 – „Etablierung und stärkere Nutzung von Elementen der Drittnutzerfinanzierung": Neue Elemente der sog. Drittnutzerfinanzierung (z. B. Bürgerticket, Nahverkehrsabgabe, Arbeitgeberabgabe) und eine stärkere Nutzung bestehender Finanzierungselemente (z. B. Parkraummanagement) können nur als Ergänzung zu einer auskömmlichen Regelfinanzierung dienen.*
- *Subziel 5.3 – „Transparenz über Finanzierung und effektive Steuerbarkeit der Finanzierungsmittel":* Die Finanzierung des ÖPNV ist transparent, Finanzierungsquellen und Mittelverwendung sind nachvollziehbar; eine effektive Wirkungskontrolle sowie Steuerung sind gewährleistet.
- *Subziel 5.4 – „Resilienz, Innovation und Qualität im Dienste der Daseinsvorsorge stärken":* Die Aufgabenträger des ÖPNV berücksichtigen zur Erfüllung ihres Daseinsvorsorgeauftrags bei der Vergabe von Verkehrsleistungen maßgeblich die Aspekte der Innovation, der Resilienz, der Effizienz und der Qualität.

Strategisches Ziel 6 (Digitalisierung): Der ÖPNV weist für die Leistungserbringung einen hohen Digitalisierungsgrad zugunsten der Fahrgäste sowie der Organisation des Betriebs auf, und wird dadurch noch attraktiver, zugänglicher, barrierefreier und effizienter. Der ÖPNV nutzt unmittelbar Technologie- und Innovationsschübe im Bereich der Informationstechnik und der Künstlichen Intelligenz, um Mehrwerte für die Reisenden umzusetzen.

- *Subziel 6.1 – „Fahrgastinformationen und digitalisierter Betrieb mit Echtzeitinformationen“:* Zuverlässige Fahrgastinformationen in Echtzeit ermöglichen einen optimalen Informationsfluss an die Fahrgäste sowie eine digital gestützte Anschlusssicherung. Der Einsatz datenbasierter digitaler Lösungen ermöglicht eine Erhöhung der Betriebsqualität, eine flexible Steuerung des Betriebsablaufs mit Blick auf die Auslastung von Fahrzeugen oder drohende Verzögerungen sowie datenbasierte Mobilitätsanalysen für eine zielgerichtete Angebotsplanung.
- *Subziel 6.2 – „Digitaler Ticketerwerb ohne Zugangshürden“:* Der ÖPNV ermöglicht orts- und zeitunabhängig digital buchbare, barrierefreie, intuitive, diskriminierungsfreie Ticketangebote ohne Zugangshürden und ohne die Angebotsfinanzierung vor Ort zu gefährden. Die Anbahnung, Beratung und Abwicklung des Ticketkaufs sind digital und medienbruchfrei möglich. Innovative digitale Tarif- und Ticketsysteme ermöglichen den Fahrgästen eine einfache und komfortable Mobilität auch ohne Kenntnis der Einzelheiten der Tarifierung.
- *Subziel 6.3 – „Mobilitätsdaten als Grundlage zur nahtlosen multimodalen Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten“:* Mobilitätsdaten zur Bewältigung der ersten und letzten Meile rund um eine ÖPNV-Fahrt sowie mobilitätsbezogene Daten zu ÖPNV-Umstiegspunkten und deren Umfeld (u. a. P+R/B+R, Leihstationen, Mobilitätsstationen, E-Ladestationen) stehen flächendeckend zur Verfügung. Auf dieser Grundlage ermöglichen digitale, nutzerorientierte und barrierefreie Planungs-, Buchungs- und Bezahlsysteme und Plattformen durch wechselseitige Vertriebskooperationen nahtlose intermodale Reiseketten aus einer Hand. Sie integrieren dabei auch Verkehrsmittel außerhalb des ÖPNV sowie alternative Mobilitätsoptionen (u. a. Sharing-Angebote und Integration der Aktiven Mobilität gemäß der eigenen Bedürfnisse) zugunsten des Umweltverbundes und mit Blick auf optimierte Umstiege und Anschlüsse.
- *Subziel 6.4 – „Digitaler Zwilling“:* Die in den ÖPNV eingebundenen Fahrzeuge und Leitstellen sowie die Infrastruktur verfügen über eine umfangreiche Ausstattung an Sensor-, Informations- und Kommunikationstechnologien. Solche Digitalen Zwillinge ermöglichen eine effektive betriebliche Planung und Steuerung durch die Leitstellen sowie eine hochpräzise, das Umgebungsgeschehen berücksichtigende (u. a. Auslastung, Straßenverkehrssituation und Störungen) Fahrgastinformation.
- *Subziel 6.5 – „Digital-Innovationen erproben und für den ÖPNV nutzbar machen“*: Der ÖPNV bewegt sich am Puls der Zeit – digitale Innovationen sind gezielt für den ÖPNV nutzbar gemacht. Es bestehen optimale Rahmenbedingungen für die Erforschung, Entwicklung, Erprobung und Produktion von Schlüsseltechnologien (u. a. für Künstliche Intelligenz und autonomes Fahren im ÖPNV).

2 Vorschläge für geeignete Kennzahlen zur Quantifizierung

Durch ein Monitoring der Entwicklung geeigneter Kennzahlen soll eine Quantifizierung hinsichtlich der Zielerreichung ermöglicht werden. Bei der Auswahl von Vorschlägen geeigneter Kennzahlen wurden insbesondere drei Kriterien herangezogen: die inhaltliche Passung zum qualitativen Zielbild, die Datenverfügbarkeit sowie der potenzielle Erhebungs- bzw. Berechnungsaufwand, sofern Daten nicht unmittelbar verfügbar sind.

Grundsätzlich sind verschiedene Kennzahlen dazu geeignet, eine Quantifizierung von (Teil-)Aspekten des qualitativen Zielbilds zu ermöglichen und im Rahmen eines Kennzahlensets die vielfältigen Aspekte des qualitativen Zielbildes möglichst weitreichend abzudecken. In Anlehnung an die oben genannten Kriterien wurden im Rahmen der bisherigen Arbeiten zunächst die nachstehenden drei Kennzahlen als relevante Elemente eines Monitorings identifiziert. Um ein differenzierteres, ganzheitliches und langfristig wirksames Monitoring zu etablieren, sollte das Kennzahlenset jedoch im Rahmen der weiteren Ausgestaltung des Ausbau- und Modernisierungspaktes noch weiter ergänzt und fortgeschrieben werden.

Kennzahl 1: Fahrgastzahlen
Fahrgastzahlen werden durch die einzelnen Verkehrsunternehmen entweder automatisiert durch Fahrgastzählsysteme oder manuell durch händische Zählungen erhoben. Trotz gewisser methodischer Unschärfen empfiehlt sich die Aufnahme dieser Kennzahl in das Kennzahlenset, da jährliche Fahrgastzahlen für den gesamten ÖPNV in allen Ländern und damit bundesweit verfügbar sind.

Kennzahl 2: Modal Split
Der Modal Split wird durch die Befragung „Mobilität in Deutschland“ erfasst. Die ermittelten Zahlen sind dabei bundesweit, für alle Bundesländer und verschiedene Raumtypen verfügbar und miteinander sowohl räumlich, als auch über verschiedene Erhebungszeiträume hinweg vergleichbar. Allerdings erfolgt die Erhebung nur in unregelmäßigen und zeitlich größeren Abständen, wodurch ein regelmäßigeres Monitoring erschwert wird.

Kennzahl 3: THG-Emissionsreduktion
Die Reduktion der THG-Emissionen setzt sich zusammen aus Reduktionen resultierend aus der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV und der Reduktion resultierend aus der zunehmenden Umstellung der Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe in Verbindung mit einem zunehmend weniger THG-intensiven Strommix. Beide Effekte sind modellgestützt ermittelbar, müssten jedoch eigens für ein Monitoring berechnet werden.

3 Maßnahmenvorschläge

Die nachfolgende Auflistung enthält Maßnahmenvorschläge, die als geeignet zur Umsetzung des Zielbildes und zur Erreichung der Strategischen Ziele eingeschätzt werden. Diese Maßnahmenvorschläge sind nicht als abschließend zu betrachten, sondern sind im Laufe der Umsetzung des Zielbildes stetig fortzuschreiben.

Strategisches Ziel 1: Angebotsausbau

1.1 Etablierung von Mindesterreichbarkeits- und -bedienstandards

Kurzbeschreibung: Es sollen bundesweite Mindesterreichbarkeitsstandards und Mindestbedienstandards etabliert werden, um alle Orte in Deutschland bedarfsgerecht an ein attraktives ÖPNV-Angebot anzubinden. Hierbei erfolgt eine angemessene Differenzierung nach Raumtypen und Verkehrszeiten, insbesondere in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage auch unter Berücksichtigung von On- Demand-Verkehren (.

1.2 Erhöhung der Netzdichte durch Ausbau von Direktverbindungen und On-Demand-Verkehren

Kurzbeschreibung: Das Netz des ÖPNV soll durch den Ausbau von Direktverbindungen und Schnellbus-, Bus-, Bürgerbus- und On-Demand-Angebote verdichtet werden. Ein Ausbau von Direktverbindungen und Schnellbusnetzen erlaubt die Vermeidung von Umstiegen sowie eine nutzerorientierte Verkürzung der Reisezeit. Insbesondere auf potenzialträchtigen Strecken sollen daher neue Direktverbindungen realisiert und ein flächendeckendes, den SPNV ergänzendes, Schnellbusnetz geschaffen werden. Die Erreichbarkeit des ÖPNV soll insbesondere außerhalb von Ballungsräumen durch gezielte Ergänzungen mit landesbedeutsamen Buslinien verbessert werden. Zudem soll eine Erschließung von größeren, kompakten Siedlungsgebieten mit fußläufig erreichbaren Zubringer-Haltestellen mit angemessenem Takt und in dünner besiedelten Räumen durch die Ausweitung von On-Demand-Verkehren erfolgen.

1.4 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV

Kurzbeschreibung: Die Umsetzung von Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen bewirkt sowohl im allgemeinen ÖPNV als auch im SPNV eine Verbesserung der Reisezeiten und Pünktlichkeit. Dabei soll der SPNV auf den Hauptachsen und in der Fläche durch Trassenoptimierungen (Streckenbegradigungen, schneller befahrbare Weichen), Anpassung und Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie Elektrifizierung und Streckenreaktivierung beschleunigt werden. Zudem soll insbesondere der allgemeine ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt werden, z. B. an Ampeln (LSA), bei Flächenkonflikten im Straßenraum, sowie bei der Einrichtung von Bus- und Umweltspuren. Schnellbuslinien sollen zudem bei entsprechender Frequenz auch auf Kraftfahrtstraßen eigene Fahrspuren erhalten.

1.5 Verbesserung der Anschlussplanung und -sicherung

Kurzbeschreibung: Die Anschlussplanung zur Verknüpfung im ÖPNV-Netz und die operative Anschlusssicherung sollen durch eine optimierte Fahrplanabstimmung sowie einen gesteigerten Austausch von Echtzeitdaten verbessert werden. Hierzu soll ein Qualitätskonzept für eine Anschlusssicherung zwischen allen Verkehrsmitteln, d. h. insbesondere Bus, Straßenbahn und Bahn, erarbeitet und umgesetzt werden, z. B. mit Blick auf Warte- bzw. Umsteigezeiten sowie Information des Fahrpersonals und der Fahrgäste.

1.6 Ausbau des Angebots von Mobilitätsstationen

Kurzbeschreibung: Das Angebot an Mobilitätsstationen im Umfeld bestehender ÖV-Haltestellen soll zur Vernetzung des ÖPNV mit verschiedenen Verkehrsangeboten, insbesondere des Umweltverbundes, bundesweit ausgebaut werden. An solchen Mobilitätsstationen soll zwischen klassischem ÖPNV, Leih- und On-Demand-Diensten gewechselt werden können.

Strategisches Ziel 2: Infrastruktur und Flottenmodernisierung

2.1 Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur durch Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung

Kurzbeschreibung: Zur Leistungsausweitung sollen bestehende Stadt-, Straßen- und Eisenbahnstrecken erweitert, stillgelegte Strecken systematisch reaktiviert, sowie neue Strecken und dazugehörige Infrastruktur (z. B. Haltestellen) gebaut werden. Auf diese Weise können der Zugang zum ÖPNV verbessert sowie dessen Fahrzeiten reduziert werden. Hierzu ist die Identifikation von neuen potenzialträchtigen Haltepunkten sowie eine enge Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung erforderlich. Der Infrastrukturausbau dient außerdem auch der Umsetzung des Deutschlandtaktes.

2.2 Modernisierung und Digitalisierung der Infrastruktur

Kurzbeschreibung: Die Schieneninfrastruktur soll in der Fläche modernisiert und qualitativ auf den aktuellsten Stand gebracht werden. Dazu gehört auch, die Schieneninfrastruktur sowie die Triebfahrzeuge zu digitalisieren und somit für die „Digitale Schiene Deutschland“ auszurüsten. Die Ausstattung mit einem europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) und digitaler Stellwerkstechnologie (DSTW) tragen in Kombination mit einem hochautomatisierten Fahrbetrieb und einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) bei Ausbau-, Neubau- und Reaktivierungsvorhaben zur Leistungsfähigkeit der Schiene bei.

2.3 Ausbau der Fahrzeugkapazitäten und der Infrastruktur

Kurzbeschreibung: Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sollen bedarfsgerecht Ergänzungen vorgenommen und Redundanzen zur Reduzierung der Auswirkungen in Störungsfällen vorgehalten werden, z. B. durch Kletterweichen, Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überholgleise, zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe und Wendeschleifen. Zudem sollen in den Ausschreibungen für Verkehrsunternehmen Vorgaben bezüglich Fahrzeugreserven gemacht und diese strategisch sinnvoll im Netz positioniert werden. Darüber hinaus sollen längere und mehr doppelstöckige Züge sowie ausreichend dimensionierte Fahrzeugflotten für die Hauptverkehrszeit und unter Beachtung des Pendler- und Schülerverkehrs eingesetzt werden. Außerdem sollen Kapazitätsrichtlinien für den SPNV unter Abwägung von Komfort, Wirtschaftlichkeit und Barrierefreiheit fortentwickelt sowie ausreichende Kapazitäten in Busnetzen (z. B. durch Busse mit Anhängern) geschaffen werden.

2.4 Herstellung von Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und Infrastruktur

Kurzbeschreibung: Zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sollen Anpassungen sowie Neuanschaffungen von Infrastruktur und Fahrzeugen erfolgen, so dass mobilitätseingeschränkte Personen den ÖPNV möglichst ohne Assistenz nutzen können. Zudem sollen Umfang und Qualität der Informationsangebote für eine durchgängige Reisendenbegleitung sowie die Kommunikation von Infrastruktur und Fahrzeugen mit digitalen Nutzermedien (z. B. Apps, Webseiten oder Wearables) zur Herstellung von Barrierefreiheit verbessert werden.

2.5 Umstellung der ÖPNV-Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe

Kurzbeschreibung: Die Umstellung des SPNV sowie der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe inklusive Errichtung der hierfür erforderlichen Infrastruktur muss flächendeckend begonnen werden und soll vollständig bis spätestens 2040 erfolgen. Hierzu sollen im SPNV-Bereich Dieseltriebwagen sukzessive durch Elektro-Triebwagen (mit begleitender Elektrifizierung) ersetzt werden. Insbesondere wo eine Elektrifizierung der Schiene nicht wirtschaftlich oder nicht zeitnah umsetzbar ist, sollen klimaneutral fahrende Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellen, Batterien oder eFuels eingesetzt werden. Unterstützend werden dazu auch bestehende Förderprogramme im ÖPNV auf die Beschaffung und den Einsatz energieeffizienter, umwelt- und klimafreundlicher Fahrzeuge ausgerichtet. Dabei ist anzustreben die Förderung klimaschädlicher Straßenfahrzeuge einzustellen und eine Flottenumstellung auf CVD-konforme Fahrzeuge zu erreichen.

2.6 Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Kurzbeschreibung: Planungs- und Genehmigungsverfahren sollen vereinfacht, standardisiert und digitalisiert werden, um deren Verkürzung (möglichst mit dem Ziel einer Halbierung der Zeiten) zu erreichen. Hierbei wird ein Fokus auf Verfahren für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die dem Klimaschutz oder der Barrierefreiheit dienen, gelegt.

Strategisches Ziel 3: Stärkung einer ÖPNV-Kultur

3.1 Erhöhung der Attraktivität und Sauberkeit sowie des Sicherheitsempfindens in Fahrzeugen und an Haltestellen

Kurzbeschreibung: Bahnhöfe und Haltestellen sollen flächendeckend inkl. der dazugehörigen Zuwege so umgestaltet werden, dass sie als erste Zugangsstellen des ÖPNV einladend wirken und den Nutzungsanforderungen der Fahrgäste entsprechen, leicht zugänglich für den Fußverkehr sind sowie eine hohe Sicherheit und Sauberkeit aufweisen. Auch Unterführungen sind insbesondere unter Aspekten der sozialen Sicherheit entsprechend zu gestalten. Fahrzeuge sollen zur Steigerung der Attraktivität durchgehend mit Internetversorgung (Mobilfunk oder WLAN) in definierter Qualität ausgestattet werden und ein hohes Maß an Sauberkeit aufweisen. Zudem soll ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander der Fahrgäste gefördert werden, bei Bedarf auch durch Anpassung von Beförderungsbedingungen.

3.2 Bereitstellung einer flächendeckenden und fahrgastzentrierten Echtzeit-Informationsauskunft (inkl. Auslastungsanzeigen)

Kurzbeschreibung: Echtzeit-Informationssysteme sollen flächendeckend, insbesondere auch an frequenzstarken Haltestellen und Stationen sowie in Fahrzeugen, transparent und fahrgastzentriert über Abfahrten, Umsteigeverbindungen und Fahrzeug-Auslastung informieren und so hochwertige, serviceorientierte und verständliche Reisendeninformationen bieten. Diese Systeme sollen für alle schienengebundenen Verkehre und Busverkehre unter Einbindung der Echtzeitinformationen in Apps zur Verfügung stehen.

3.3 Verbesserung der Kundenkommunikation und Intensivierung eines emotionalen Marketings

Kurzbeschreibung: Die Kommunikationskanäle der Mobilitätsanbieter sollten kundenorientierter ausgerichtet werden. Das Marketing soll darüber hinaus als elementares Instrument für den Imagewandel und die Fahrgastgewinnung deutlich ausgebaut, vernetzt und emotionaler gestaltet werden. Die Umsetzung soll parallel zum Angebotsausbau mit Fokus auf die Vermittlung eines Lebensgefühls erfolgen – mit mehr Mut, Kreativität und positiven Botschaften.

Strategisches Ziel 4: Attraktive Tarife

4.1 Schaffung verbundübergreifender Tarife und Ticketing-Systeme

Kurzbeschreibung: Die heterogene Tariflandschaft soll vereinfacht werden durch stärkere Harmonisierung sowie eine Reduzierung der Anzahl von Tarifzonen und Tarifen. Mittelfristig soll eine für das Fahrgasterlebnis durchgängige Verbundlandschaft etabliert werden. Zunächst sollen lückenlose Bus-Schiene-Verbundtarifen geschaffen werden. Zu prüfen sind zudem bspw. die Einführung eines einfachen bundesweiten Flatrate-Tarifs für Vielfahrer und die Implementierung eines bundesweiten elektronischen Tarifs mit digitalisierter Kaufabwicklung auf Basis einer einheitlichen Preissystematik (z. B. Grundpreis plus Luftlinienkilometerpreis) für Gelegenheitskunden. In diesem Zusammenhang muss ebenso ein System für eine gerechte Einnahmenaufteilung und für einen Tarifverlustausgleich konzipiert und evaluiert werden. Um die Mobilität ins nahe Ausland sicherzustellen, sollen zudem grenzüberschreitende Ticketing-Systeme gefördert werden.

4.2 Ausbau attraktiver und zielgruppengerechter Abo- und Ticketangebote

Kurzbeschreibung: Flächendeckend sollen attraktive und zielgruppenorientierte Abo- und Ticketangebote, wie z. B. Jobtickets ausgeweitet sowie bestehende Angebote harmonisiert werden. Zudem sollen Abo-Produkte für Zielgruppen mit geringerer Nutzung, z. B. Seniorinnen und Senioren sowie Homeoffice-/Teilzeit-Pendler, entwickelt werden. Darüber hinaus kann die Realisierung einer Bestpreis-Option die Nutzungshürden für den ÖPNV senken und ein unkompliziertes und flexibles Fahrerlebnis ermöglichen.

Strategisches Ziel 5: Finanzierung

5.1 Sicherstellung einer soliden, ebenenübergreifenden Finanzierung des ÖPNV

Kurzbeschreibung: Zur Erreichung der Ziele des Ausbau- und Modernisierungspaktes muss eine solide und langfristige Finanzierungsbasis geschaffen werden. Es muss dazu eine zukunftsweisende Verständigung über die Finanzierungsbedarfe sowie -beiträge erzielt werden, die den Finanzierungsmöglichkeiten von Bund, Ländern und Kommunen gerecht wird. Handlungsbedarf besteht dringend mit Blick auf die Betriebskosten (insbesondere wegen steigender Energie- und Personalkosten). Die Schaffung von Finanzierungsgrundlagen muss außerdem den zeitnahen Beginn eines Angebotsausbaus im SPNV und ÖSPV ermöglichen. Mittel- und langfristiger Finanzierungsbedarf ist insbesondere bei den Investitionskosten für Fahrzeuge, Betriebshöfe, die Elektrifizierung des ÖPNV sowie die Digitalisierung der Schiene festzustellen.

5.2 Ermöglichung und Ausweitung von Drittnutzerfinanzierung zugunsten des ÖPNV

Kurzbeschreibung: Kommunen sollen über Bundes- und Landesgesetzgebung zur Einführung von Elementen der Drittnutzerfinanzierung bzw. Mobilitätspässen (z. B. Bürgertickets, Nahverkehrsabgaben, Straßenbenutzungsgebühren/City-Maut, Arbeitgeberabgaben) als ergänzender Finanzierungssäule ermächtigt werden; sie ersetzt keine auskömmliche Finanzierung, sondern dient ausschließlich als punktuelle Unterstützung. Zudem soll eine deutliche Intensivierung des Parkraummanagements inkl. einer Zweckbindung der resultierenden Einnahmen an den Umweltverbund geprüft werden und, wo sinnvoll, erfolgen. Ansätze hierfür sind bspw. eine Deckelung und Reduktion der Stellplatzanzahl, die Ausweitung von bewirtschafteten Flächen, Bewohnerparken und Bewirtschaftungszeiten, die Erhebung angemessener Parkgebühren sowie eine Erhöhung des Kontrollgrads.

5.3 Evaluation der Wirksamkeit von Finanzierungsinstrumenten

Kurzbeschreibung: Die Wirksamkeit der bestehenden Finanzierungsinstrumente soll evaluiert werden. Hierzu sollen systematisch ÖPNV-relevante Daten erfasst und ein Monitoring weiterentwickelt werden.

5.4 Ausbau personeller Ressourcen für die Stärkung des ÖPNV

Kurzbeschreibung: Die für die Umsetzung des Ausbau- und Modernisierungspaktes benötigten personellen Voraussetzungen in Bezug auf Kapazitäten, Qualifikationen, Ausbildungsplätze etc. sind sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für Verkehrsunternehmen, aber auch für Verbünde, Aufgabenträger und die Länder. Eine Aufwertung ÖPNV-relevanter Berufe ist anzustreben, z. B. durch flächendeckende Tarifbindung und familienfreundliche Schichtplangestaltung sowie Qualifizierung und Weiterbildung des Personals.

Strategisches Ziel 6: Digitalisierung

6.1 Schaffung und Förderung der Implementierung verbindlicher Digitalisierungs-Standards

Kurzbeschreibung: Der Ausbau der digitalen Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen ist zentral, um Nutzungsfreundlichkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu steigern. Z. B. im eTicketing ermöglichen neue Barcode-Standards und Account-Based-Ticketing schnellere Kontrollen und einen fälschungssicheren Kopierschutz. Um derartige Vorteile bundesweit realisieren zu können, müssen sich die Verkehrsunternehmen auf verbindliche Standards einigen und diese entsprechend anwenden und kontrollieren können. Der Vernetzungsleitfaden der Initiative Digitale Vernetzung im ÖPNV fasst rechtliche Rahmenbedingungen zusammen, zeigt bestehende technische Standards für ein flächendeckendes, inter- und multimodales und vernetztes ÖPV-Angebot auf und kann damit als Grundlage für verbindliche Standardisierung dienen. Für durch die Standardisierung anfallenden Kosten sollen Fördermöglichkeiten geschaffen werden.

6.2 Flächendeckende Erhebung und Nutzung von Mobilitätsdaten (inkl. Echtzeitdaten)

Kurzbeschreibung: Zur zielgerichteten Analyse und Planung von Mobilitätsangeboten soll die Erfassung und Beschaffung unterschiedlicher Mobilitätsdaten ausgeweitet werden – zu beschaffende Daten sind u. a. Mobilfunkdaten und das Landesverkehrsdatenmodell. Es soll ein Qualitätsmanagementsystem für Mobilitätsdaten von der Erfassung bis hin zur Anzeige und Prognose eingeführt werden. Zur flächendeckenden Verbesserung der Echtzeitdaten sollen digitale Infrastrukturen verkehrsträgerübergreifend ertüchtigt werden, so dass diese eine Verknüpfung bestehender Plattformen mit weiteren Datendrehscheiben ermöglichen. Alle Datenplattformen sind dabei diskriminierungsfrei auszugestalten. Hier ist ebenso eine Ausstattungsoffensive für Busse und Bahnen mit Blick auf Echtzeit- und Auslastungsinformationen notwendig, die durch eine entsprechende Förderrichtlinie unterstützt werden soll. Alle Datenplattformen sind dabei diskriminierungsfrei auszugestalten.

6.3 Etablierung von MaaS-Angeboten mit ÖPNV-Integration

Kurzbeschreibung: Alle relevanten Akteure sollen bei der schrittweisen flächendeckenden Etablierung von MaaS-Angeboten unterstützt werden. Dies umfasst beispielsweise den Aufbau eines New Mobility-Hintergrundsystems mit Buchungs-API und die Einbindung in Apps, die Einbindung umfassender Funktionen zum barrierefreien Reisen, die Nachrüstung bestehender Park+Ride-Anlagen mit einheitlicher Erfassungstechnik und Anbindung an eine Landesauskunft, um die Parkauslastung in Mobility-Apps zu inkludieren, ein grenzüberschreitendes Account-Based-Ticketing sowie die digitale Anbindung kommunaler Mobilitäts-Angebote an ÖPNV-Systeme und Datenplattformen. Weitere Mobilitätsangebote, wie z. B. verschiedene Sharing-Angebote, On-Demand-Angebote oder Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge sollen systematisch angebotsseitig, tariflich, vertrieblich und infrastrukturell in den ÖPNV integriert werden.

6.4 Ausweitung und Weiterentwicklung multimodaler Mobilitäts-Apps

Kurzbeschreibung: Das gesamte Mobilitätsangebot soll für die Bürgerinnen und Bürger in leicht zugänglichen Mobilitäts-Apps digital und barrierefrei buchbar sein. Die Benutzeroberflächen und -führung existierender Apps von Verkehrsunternehmen sind teilweise noch nicht hinreichend auf die Nutzerperspektive ausgerichtet. Um eine höhere Akzeptanz bei den Anwenderinnen und Anwendern zu finden, soll daher ein Leitfaden entwickelt werden, der den idealtypischen Aufbau und das Verhalten einer intermodalen App beschreibt.

6.5 Statuserhebung und Überprüfung der Übertragbarkeit des Konzepts „Digitaler Zwilling“ auf digitale Anwendungen des ÖPNV

Kurzbeschreibung: Die in der Industrie bereits verbreitete Nutzung des Konzepts „Digitaler Zwilling“ soll auf die Übertragbarkeit auf Anwendungen des ÖPNV geprüft und, falls sinnvoll, für diese nutzbar gemacht werden. Erkenntnisse zur Erfassung von Daten zur Nutzbarmachung des Konzepts sollten in VDV-Standards überführt werden. Die verschiedenen Informationsbedürfnisse von z.B. Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen sollen bei der Konzeption eines für sie möglichst kostenfrei nutzbaren Datensystems berücksichtigt werden.

6.6 Verbesserung der Förderlandschaft für Digitalisierungsmaßnahmen

Kurzbeschreibung: Bestehende Förderprogramme im ÖPNV sollen so ausgerichtet werden, dass Maßnahmen zur Digitalisierung von Vertrieb, Fahrgastinformation und effizientem bis hin zu autonomem Betrieb gefördert werden können. Dabei sollte für die ÖPNV-Nutzenden durch die Förderung ein flächendeckender Online-Zugang zu allen Dienstleistungen des ÖPNV, insbesondere zu Vertrieb und Echtzeit-Fahrgastinformation, angestrebt werden. Darüber hinaus soll eine bundesweite Übersicht über vorhandene Förderprojekte und -maßnahmen von Bund und Ländern mit Digitalisierungsbezug erarbeitet werden. Dadurch kann eine Vernetzung unterschiedlicher Akteure, die sich ähnlichen Herausforderungen stellen, erfolgen und es können in diesem Zuge Synergieeffekte gehoben werden.

Bericht der Unterarbeitsgruppe 2 Transparenz

Auswertung der Transparenz-Tabellen der Länder zum 26.09.2022

Die Aufgabe

Bisher stellen die Länder gemäß § 6 Absatz 2 RegG gegenüber dem Bund jeweils für das Vorjahr Transparenz über die Verwendung der Regionalisierungsmittel her. Der Bundesrechnungshof hat in der Vergangenheit mehrfach kritisiert, die Länder würden die Regionalisierungsmittel nicht vollständig und nicht immer zweckentsprechend verausgaben.

Im Rahmen des von Bund, Ländern und Kommunen angestrebten Ausbau- und Modernisierungspaktes ÖPNV haben die Länder angeboten, die Transparenz über die zurückliegende Verwendung der Regionalisierungsmittel um die vollständige Transparenz über die geplante künftige Verwendung der Regionalisierungsmittel zu ergänzen. Darüber hinaus stellen die Länder in gleicher Weise Transparenz über die für den ÖPNV eingesetzten Landesmittel her.

Die UAG 2 der AG Ausbau- und Modernisierungspakt ÖPNV hat hierfür eine Excel-Tabelle entwickelt, um die für die Transparenz erforderlichen Daten der Länder für den Zeitraum 2017 bis 2031 zu erheben. Für die zurückliegenden Jahre von 2017 bis 2021 waren die Ausgaben als Ist-Zahlen darzustellen, ab 2022 als Soll-Ausgaben gemäß Länder-Haushalten und Finanzplanung der Fachressorts.

Die von den Ländern erhobenen Daten wurden in der UAG 2 zusammengeführt sowie validiert und plausibilisiert. Bei den Kosten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) waren die Länder aufgefordert, den qualifizierten Status quo der Verkehrsleistungen zu Grunde zu legen und die künftige Kostenentwicklung mit einem einheitlichen Kostenindex zu berechnen.

Das Fazit

- Die bisher im Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittel reichen nicht aus, um den Status quo der Bestandsverkehre zu finanzieren.
- Die bis 2021 aufgebauten Reste bei den Regionalisierungsmitteln sind bis 2024 aufgebraucht, in einigen Ländern noch früher, in anderen etwas später.
- Bis 2031 baut sich in der derzeitigen Finanzplanung der Länder bei den Status quo Verkehren ein Gesamtdefizit von über 30 Mrd. € auf. Das Defizit resultiert in erster Linie aus der bereits eingetretenen und prognostizierten Kostenentwicklung im SPNV. Aber selbst wenn die Kosten je Zug-km bis 2031 durchschnittlich nur so stark steigen würden wie zwischen 2017 und 2021, wären die Regionalisierungsmittel nicht auskömmlich.
- Ohne eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel werden die Länder spätestens ab 2023 mit einer deutlichen Reduzierung der bestehenden Verkehrsleistungen reagieren müssen. Damit würde nicht nur ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge für die Menschen verloren gehen, im Verkehrssektor würde das Potenzial des ÖPNV für die Mobilitätswende und für mehr Klimaschutz nicht ausgeschöpft.

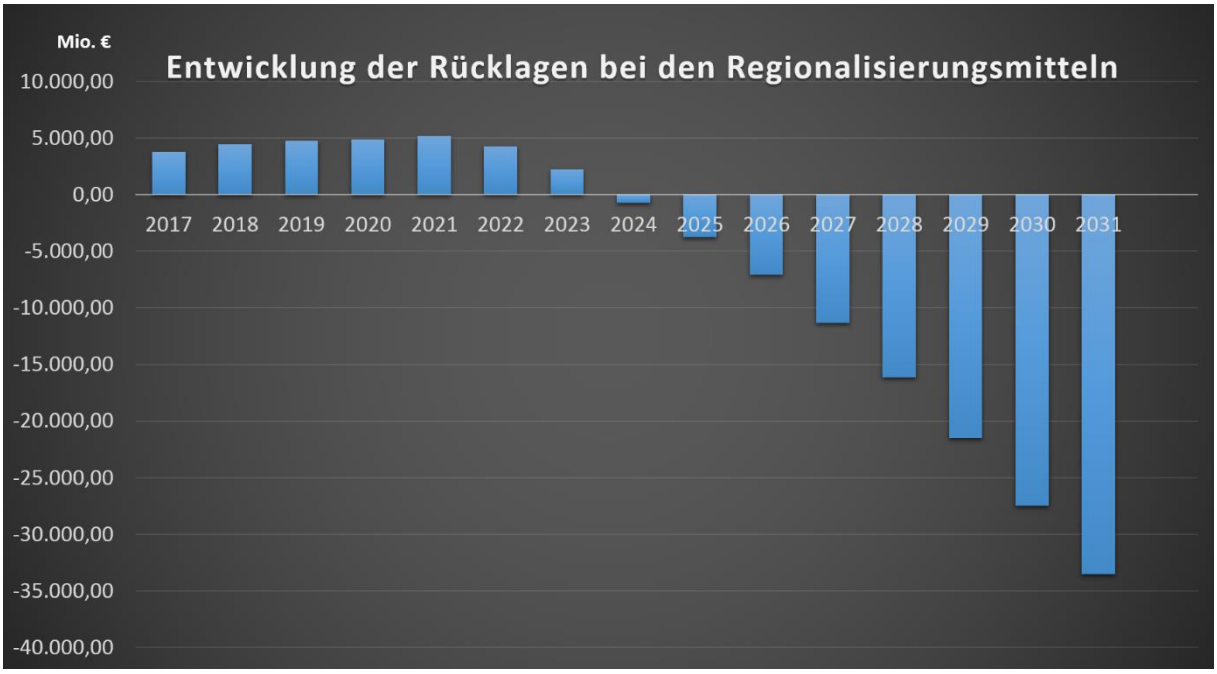
- Die in den Transparenz-Tabellen der Länder dargestellte Kostenentwicklung berücksichtigt lediglich den qualifizierten Status quo bei den Verkehrsleistungen des SPNV. Um die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss der Nahverkehr weiter ausgebaut und modernisiert werden. Die Länder verfügen über entsprechende Planungen, deren Umsetzung aber zusätzliche Regionalisierungsmittel erfordert. Diese Finanzierungsfragen sind Gegenstand des angestrebten Ausbau- und Modernisierungspaktes von Bund, Ländern und Kommunen.

Die Fakten

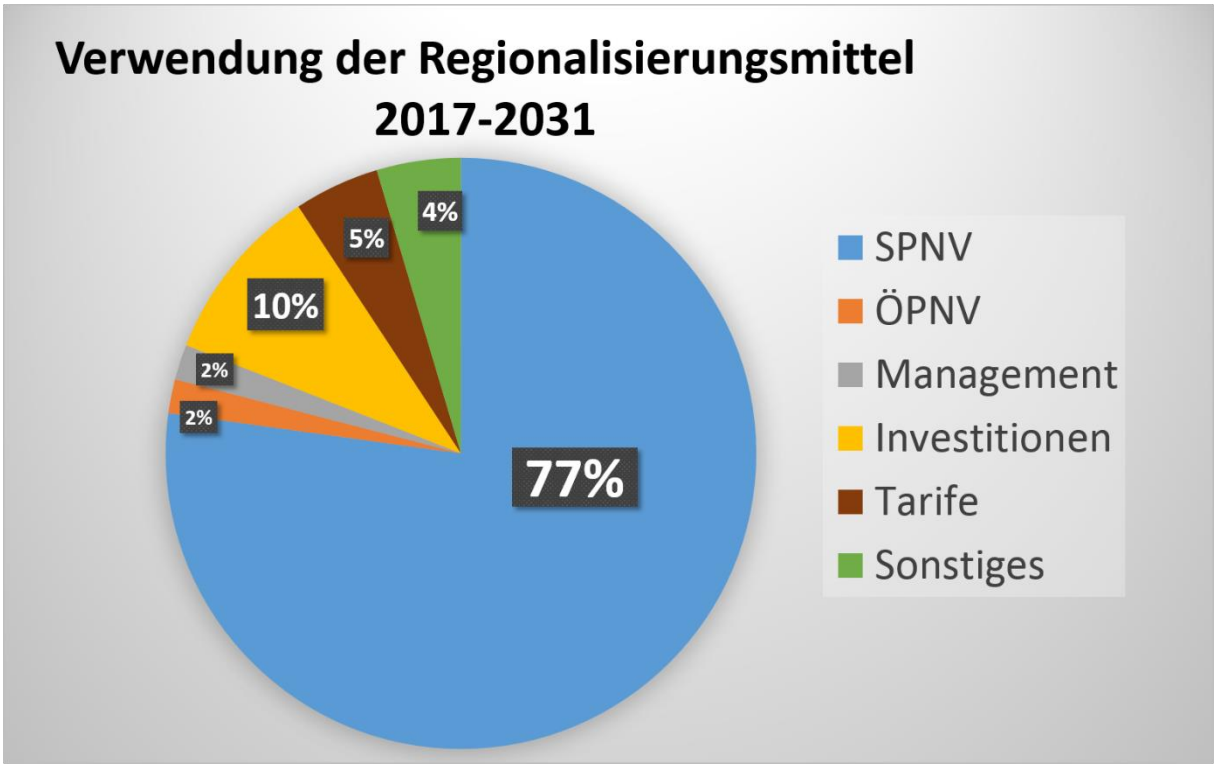
Regionalisierungsmittel

Die Regionalisierungsmittel steigen von 2017 bis 2031 insgesamt um 34,8 %. Durch den Kieler Schlüssel liegt die Spanne bei den einzelnen Ländern zwischen 2,4 % und 57,3 %. Daraus ergeben sich deutliche Unterschiede im Handlungsspielraum und insbesondere für die Ostländer die zwingende Notwendigkeit, in der ersten Hälfte der Laufzeit des Regionalisierungsgesetzes Mittel anzusparen, um Verkehrsverträge langfristig ausfinanzieren zu können. Länder mit einem steigenden Anteil im Kieler Schlüssel arbeiten mit Ausbauszenarien, um die vor allem in Ballungsräumen gewachsene Nachfrage zu bedienen, und haben Rücklagen aufgebaut, um beispielsweise größere Investitionsvorhaben zu finanzieren.

Die Länder verfügen über langfristige Finanzplanungen, um die Auskömmlichkeit der Regionalisierungsmittel über die gesamte Laufzeit des Regionalisierungsgesetzes zu gewährleisten. Angesichts der aktuellen Kostensteigerungen bei Energie, Personal und Material ist die Auskömmlichkeit nicht mehr gegeben und die Rücklagen bauen sich deutlich schneller ab als geplant. Die überwiegende Bindung der Regionalisierngsmittel in langfristig laufenden Verkehrsverträgen lassen Anpassungen in der Finanzplanung nur bedingt zu. Aus Sicht der Länder sollte deshalb die Dynamik der Regionalisierungsmittel regelmäßig überprüft und an die reale Entwicklung angepasst werden.



Hauptkostentreiber der negativen Entwicklung sind die Ausgaben für den SPNV. Mehr als Dreiviertel der Regionalisierungsmittel werden zur Finanzierung von Verkehrsleistungen auf der Schiene eingesetzt. Die übrigen Kategorien (ÖPNV, Management, Investitionen, Tarife und Sonstiges) machen zusammen weniger als ein Viertel aus.



SPNV

77,2 % der Regionalisierungsmittel sind langfristig in den Bestellerentgelten für Verkehrsleistungen im SPNV gebunden. Der in den Transparenz-Tabellen erhobene Finanzbedarf berücksichtigt die Verkehrsverträge der aktuellen Bestandsverkehre, deren bereits fest vereinbarte Weiterentwicklung sowie Verkehrsleistungen, zu denen bereits politische Beschlüsse oder vertragliche Bindungen vorliegen. Nicht berücksichtigt ist die für die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen zwingend erforderliche Ausweitung des Verkehrsangebotes und die dafür notwendigen Investitionen in die Infrastruktur.

Die Verkehrsleistung hat sich im SPNV von 2017 bis 2021 um 6,3 % erhöht. Bis 2031 ist im Status quo ein Aufwuchs um 24,7 % (= jährlich 1,6 %) gegenüber 2017 vorgesehen.

Die Kosten je Zug-km sind von 2017 bis 2021 um 11,2 % gestiegen (= durchschnittlich 2,2 % im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr). In 2022 sind die Kosten der Verkehrsunternehmen angesichts der Energiekrise exorbitant gestiegen, weitere Kostensteigerungen sind in den kommenden Jahren zu erwarten.

Im Interesse der Vergleichbarkeit und zur Vereinheitlichung der Kostenprognosen haben die Länder die Bestellerentgelte ab 2022 mit einem einheitlichen Kostenindex für den Zug-km-Preis berechnet. Der Kostenindex wurde zwischen der UAG 2 und dem Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) abgestimmt. Er setzt sich in 2022 aus Informationen des Statis-

tischen Bundesamtes über die Entwicklung der Kosten für Strom und Diesel, bei den Personalkosten aus dem Durchschnitt der Tarifabschlüsse sowie aktuellen Erfahrungswerten der Branche bei den Material- und Fahrzeugkosten zusammen. Die Stationsgebühren und Trassenpreise sind durch das Eisenbahnregulierungsgesetz bei 1,8 % Dynamisierung gedeckelt. Insgesamt errechnet sich für 2022 eine Kostensteigerung von 13,7 %. Für 2023 wird ein weiterer Anstieg um 7,5 % unterstellt. Ab 2024 wird eine weitgehende Normalisierung mit einer jährlichen Kostensteigerung von 3,4 % angenommen. Für den Zeitraum von 2022 bis 2031 ergibt sich so eine durchschnittliche jährliche Kostensteigerung von 4,8 %.

Kostenindex SPNV		2022	2022	2023	2023	2024ff	2024ff
	Anteil	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**
Stationsgebühren/Trassenpreise	45,00%	1,8%	0,81%	1,8%	0,81%	1,8%	0,81%
Personal	20,00%	3,00%	0,60%	6,00%	1,20%	4,00%	0,80%
Energie	15,00%	55,00%	8,25%	23,30%	3,50%	5,30%	0,80%
Fahrzeuge	10,00%	20,00%	2,00%	10,00%	1,00%	5,00%	0,50%
Sonstiges	10,00%	20,00%	2,00%	10,00%	1,00%	5,00%	0,50%
	100,00%		**13,7%**		**7,5%**		**3,4%**

Energie		2022	2022	2023	2023	2024ff	2024ff
	Anteil	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**	**Kostenfaktor**	**Gewichtet**
Strom	66,6%	60,0%	40,0%	30,0%	20,0%	5,0%	3,3%
Diesel	33,4%	45,0%	15,0%	10,0%	3,3%	6,0%	2,0%
	100,0 %		55,0%		23,3%		5,3%

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	**Mittelwert**
Kostenfaktor zum Vorjahr in %	13,7%	7,5%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	**4,8%**

Insgesamt muss derzeit davon ausgegangen werden, dass sich die Kosten für die SPNV-Leistungen alleine im Status quo Szenario zwischen 2017 und 2031 von 5,8 Mrd. € auf 13,4 Mrd. € mehr als verdoppeln.

ÖPNV

1,9 Prozent der Regionalisierungsmittel werden für Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV eingesetzt. Damit finanzieren in der Regel die SPNV-Aufgabenträger landesbedeutsame Buslinien dort, wo derzeit kein Schienenverkehr möglich ist. Auch bei den ÖPNV-Leistungen ist in den kommenden Jahren ein deutlicher Kostenanstieg zu erwarten.

Management-Aufwand

Management-Kosten erfordern 1,9 % der Regionalisierungsmittel. In der Regel werden damit Personal- und Sachkosten von Zweckverbänden und Verkehrsverbünden finanziert, um Vertragsmanagement, Kundenservice, Qualitätsmanagement, Marketing, IT, Rechtsberatung und Gutachten zu finanzieren. Die Kostensteigerung um durchschnittlich 4 % jährlich ist vor allem auf die Entwicklung der Personalkosten und eine weitere Professionalisierung zurückzuführen.

Investitionen

Investitionen machen etwa ein Zehntel der Regionalisierungsmittel aus. Diese beinhalten alle Bau-, Reaktivierungs- und Modernisierungsmaßnahmen von Schieneninfrastruktur. Einen großen Anteil hat der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen. Manche Länder finanzieren daraus auch den Aufbau eines Fahrzeugpools. In diesen Fällen reduzieren sich die Preise für den Zug-km in den Bestellerentgelten. Die Finanzplanung der Länder sieht mehr als eine Vervierfachung der Investitionen zwischen 2017 und 2031 vor. Angesichts der aktuellen Entwicklung bei den Baupreisen und der Fahrzeugbeschaffung können damit trotzdem nicht mehr alle bereits veranlassten und geplanten Projekte umgesetzt werden.

Tarifmaßnahmen

Tarifmaßnahmen werden mit 4,7 % der Regionalisierungsmittel finanziert. In aller Regel handelt es sich um den Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten bei Verbundgründungen oder –erweiterungen.

Sonstiges

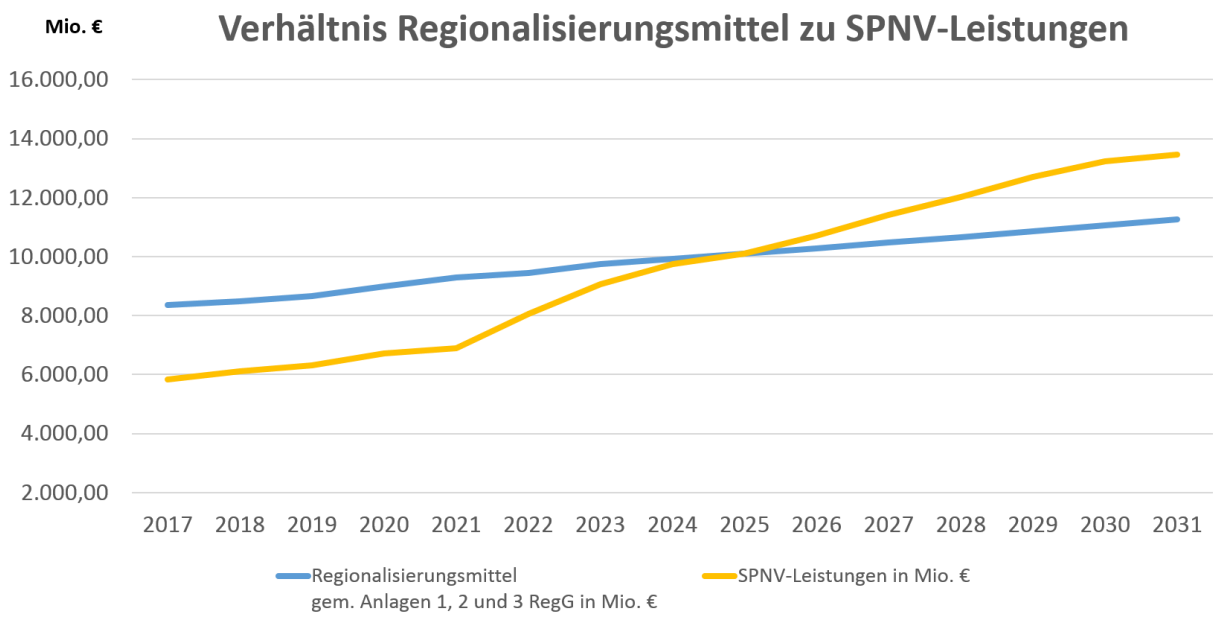
Unter Sonstiges werden alle Ausgaben verbucht, die den übrigen Kategorien nicht zugeordnet werden können. Außerdem finden sich in dieser Kategorie – gemäß Leitfaden zum Verwendungsnachweis der Regionalisierungsmittel – pauschale Zuweisungen an kommunale Aufgabenträger zur Finanzierung und Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV. Die sonstigen Ausgaben machen im Durchschnitt 4,6 % der Ausgaben aus.

Entwicklung der Gesamtausgaben bei den Regionalisierungsmitteln

Der jährliche Finanzbedarf zur Deckung der Gesamtkosten erhöht sich zwischen 2017 und 2031 von 7,5 Mrd. € auf 17,2 Mrd. € und damit auf mehr als das Doppelte, während die Regionalisierungsmittel im gleichen Zeitraum lediglich um 35 % steigen.

Die bis 2021 aufgebauten Rücklagen bei den Regionalisierungsmitteln sind in der derzeitigen Finanzplanung der Länder bis 2024 aufgebraucht. Ab 2024 baut sich ein jährlich wachsendes Defizit auf über 30 Mrd. € in 2031 auf.

In erster Linie ist diese Entwicklung auf die steigenden Ausgaben für Verkehrsleistungen im SPNV zurückzuführen und der Kostendynamik bei Energie, Personal und Material geschuldet. Ab dem Jahr 2026 übersteigen alleine die Bestellerentgelte für SPNV-Leistungen die Höhe der Regionalisierungsmittel. Hinzu kommen die übrigen Kosten.

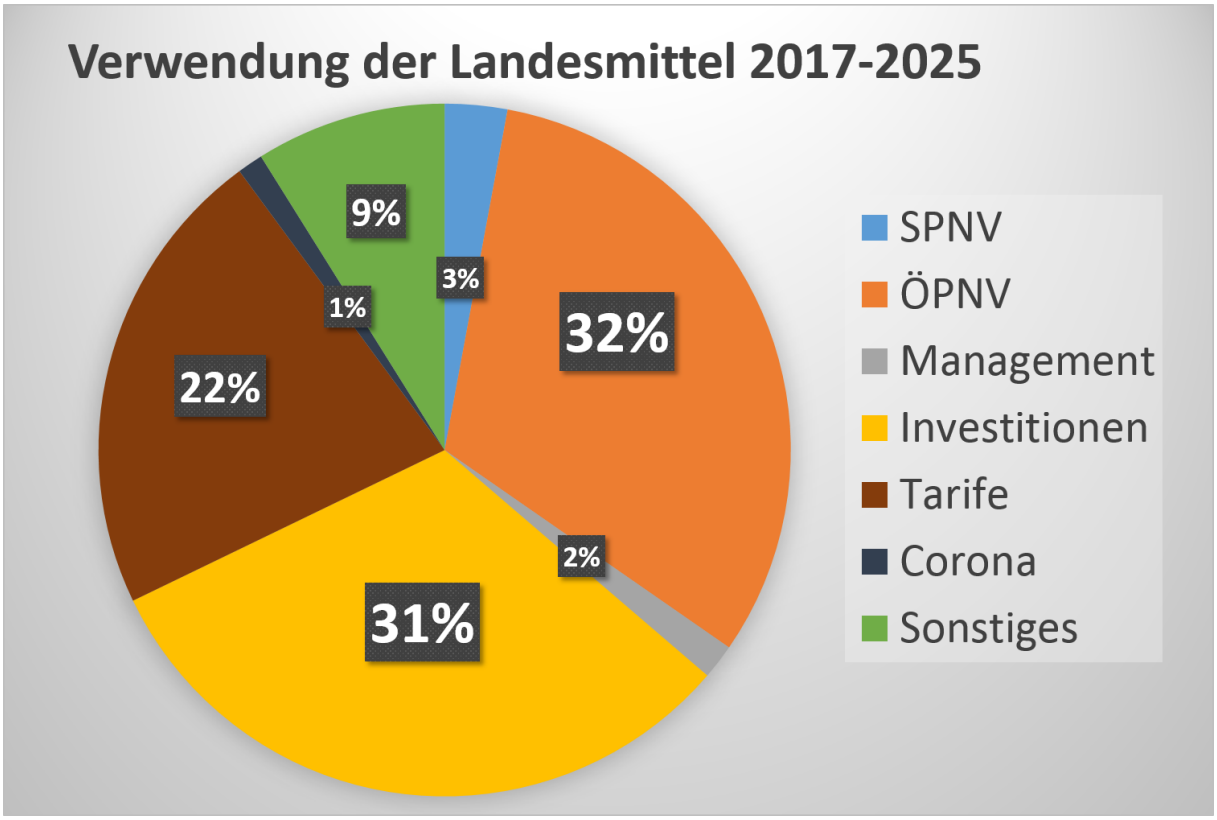


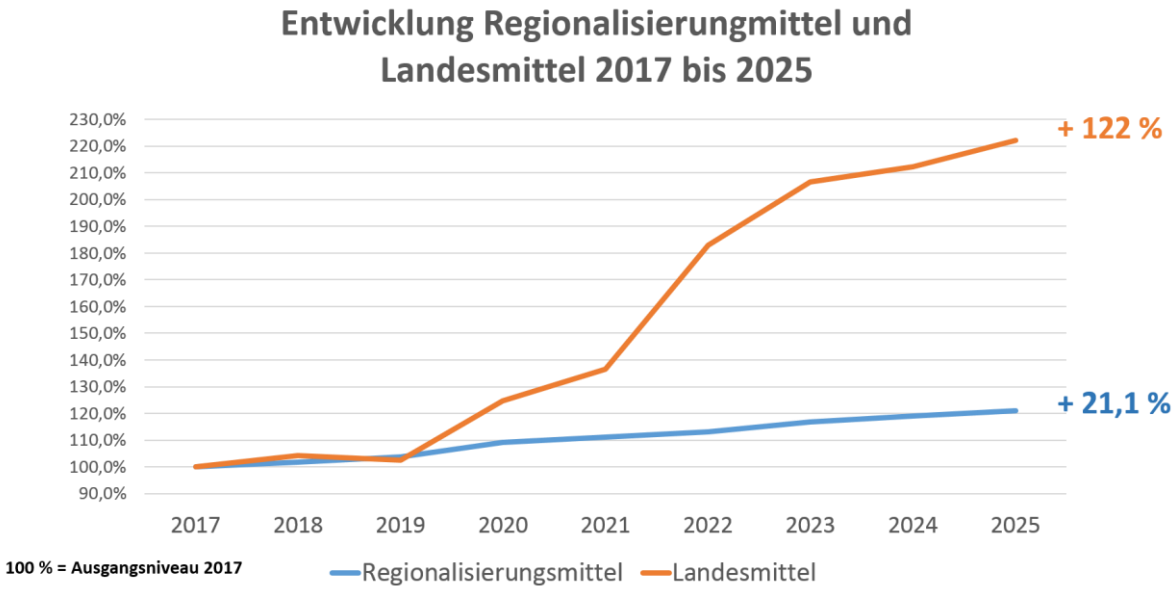
Entwicklung der für ÖPNV-Zwecke eingesetzten Landesmittel

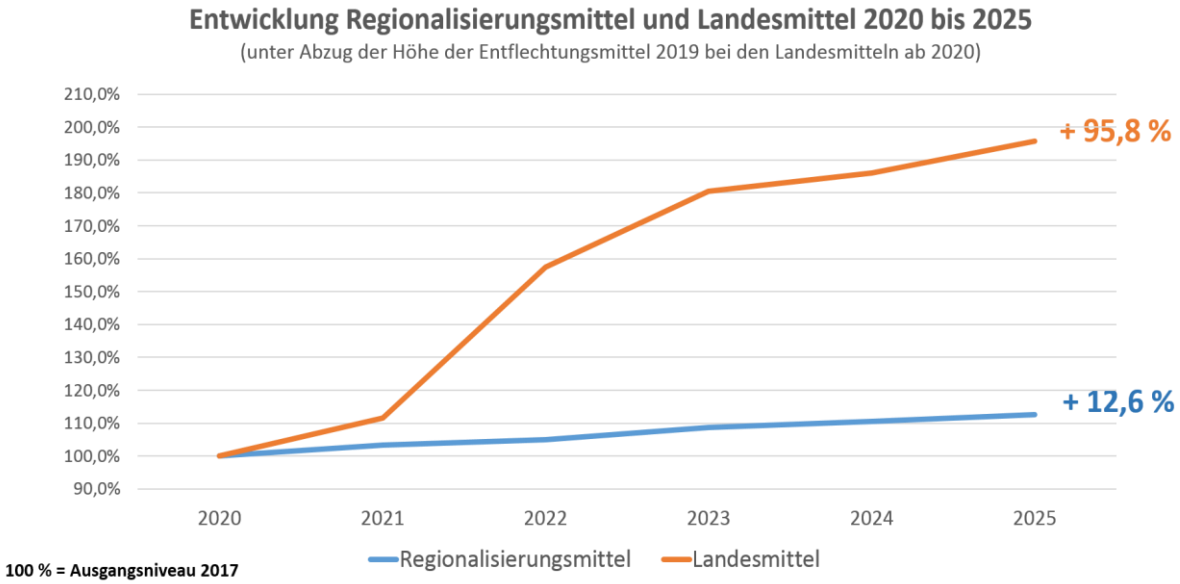
Die für den ÖPNV eingesetzten Landesmittel sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen, zwischen 2017 und 2022 um 83 %, bis 2025 wird von 2,6 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € mehr als eine Verdoppelung erwartet. Zum Vergleich: die Regionalisierungsmittel steigen im gleichen Zeitraum um 21,1 %.

Die Länder haben die 2019 ausgelaufenen Entflechtungsmittel, die seit 2020 durch einen höheren Umsatzsteueranteil ersetzt wurden, vollständig aus Landesmitteln kompensiert. In 2022 setzen die Länder aus Landesmitteln mehr als das 3,5fache der früheren Entflechtungsmittel zusätzlich für ÖPNV-Zwecke ein.

Die Landesmittel werden vorrangig für Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV (31,7 %), Investitionen (31,6 %) und Tarifmaßnahmen (22,1 %) eingesetzt.


Verwendung der Landesmittel 2017-2025
9%
3%
1%
32%
22%
2%
31%
SPNV
ÖPNV
Management
Investitionen
Tarife
Corona
Sonstiges


Entwicklung Regionalisierungmittel und Landesmittel 2017 bis 2025
230,0%
220,0%
210,0%
200,0%
190,0%
180,0%
170,0%
160,0%
150,0%
140,0%
130,0%
120,0%
110,0%
100,0%
90,0%
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
+ 122 %
+ 21,1 %
100 % = Ausgangsniveau 2017
Regionalisierungsmittel
Landesmittel


Entwicklung Regionalisierungsmittel und Landesmittel 2020 bis 2025
(unter Abzug der Höhe der Entflechtungsmittel 2019 bei den Landesmitteln ab 2020)
210,0%
200,0%
190,0%
180,0%
170,0%
160,0%
150,0%
140,0%
130,0%
120,0%
110,0%
100,0%
90,0%
2020
2021
2022
2023
2024
2025
+ 95,8 %
+ 12,6 %
Regionalisierungsmittel
Landesmittel
100 % = Ausgangsniveau 2017

Bericht der Unterarbeitsgruppe 3 Finanzierungsstruktur

Die von Nordrhein-Westfalen geleitete Unterarbeitsgruppe „Finanzierungsstruktur“ befasst sich mit dem Finanzierungsbedarf des Öffentlichen Personennahverkehrs bis zum Jahr 2030. Zudem werden die erforderlichen Finanzierungsbeiträge von Bund, Ländern und Kommunen und deren Verhältnis betrachtet. Darüber hinaus wurde aus der Unterarbeitsgruppe „Transparenz“ die Aufgabe der Herstellung der Transparenz über die kommunale Finanzierungsseite des ÖPNV übernommen.

Die Ergebnisse werden erst für die Frühjahrsverkehrsministerkonferenz 2023 vorliegen können, da der Finanzierungsbedarf nur auf der Grundlage der Ergebnisse der beiden anderen Unterarbeitsgruppen ermittelt werden kann. Der Schwerpunkt der Arbeit der Unterarbeitsgruppe liegt daher auf dem Zeitraum nach der Herbstverkehrsministerkonferenz 2022.

In den bereits stattgefundenen Sitzungen der Unterarbeitsgruppe, an denen auch Vertreter der kommunalen Spitzenverbände teilgenommen haben, wurde insbesondere erörtert, wie die Datengrundlage der kommunalen ÖPNV-Finanzierung so verbessert werden kann, dass eine größere Transparenz über die kommunalen Finanzierungsinstrumente hergestellt werden kann. Die Kommunalen Spitzenverbände haben dazu gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen eine Abfrage zu den kommunalen Finanzierungsanteilen beauftragt, die am 26. September 2022 gestartet ist. Die kommunalen Finanzierungsanteile am ÖPNV sind vielfältig und resultieren aus unterschiedlichsten Maßnahmen- und Zuständigkeitsbereichen und Beteiligungen. Ziel der Abfrage ist es, die kommunalen Finanzierungsanteile am ÖPNV-System zu erfassen und sie in aggregierter Form bundesweit den Finanzierungsbeiträgen von Bund und Ländern gegenüberzustellen. Erfasst werden die aufgewendeten „originären“ kommunalen Eigenmittel ohne Finanzzuwendungen des Landes mit ÖPNV-spezifischer Zwecksetzung und ohne Fördermittel von Bund oder Ländern. Die Abfrage richtet sich an kreisfreie Städte und Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV sowie an kreisangehörige Städte, welche eigene Verkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen und/oder mit eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen sicherstellen. Mit ersten Ergebnissen wird Anfang November gerechnet. Die Länder unterstützen die Befragung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.5 der Tagesordnung:
Bundesweiter Tag der Schiene

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der erste bundesweite „Tag der Schiene“ am 16./17. September 2022 mit über 300 Veranstaltungen ein voller Erfolg war und die gesamte Branche öffentlichkeitswirksam unter Beweis gestellt hat, welche Bandbreite und Wertigkeit sie bietet.
2. Die Verkehrsministerkonferenz dankt insbesondere dem gemeinnützigen „Allianz pro Schiene e. V.“ für dessen Engagement und für die Koordination der diesjährigen Premiere.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine Institutionalisierung und regelmäßige Durchführung des bundesweiten „Tag der Schiene“ aus, um nachhaltige positive Imageeffekte für den Bahnbereich zu erzielen und erwartet vom Bund eine koordinierende Rolle. Aus Sicht der Länder sollte dabei am bewährten Dezentralisierungsansatz der Einzelveranstaltungen festgehalten werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz regt an, auch in künftigen Konzepten über die Eisenbahn hinaus alle schienengebundenen Verkehrsträger einzubinden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass der Bund für die künftige Konzeption und Durchführung ausreichende Mittel bereitstellt und die Koordinierung zentral gemeinsam mit der Allianz pro Schiene übernimmt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 5.6 der Tagesordnung:
Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

1. Die Verkehrsministerkonferenz weist erneut auf die hohe Bedeutung der Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs und des Rollouts der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) hin und bekräftigt ihre Beschlüsse vom 9./10. Dezember 2021 und vom 4./5. Mai 2022 zur Digitalen Schiene Deutschland (DSD).
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die aktuellen Zuverlässigkeits- und Qualitätsprobleme der Bahn insbesondere durch einen enormen Sanierungsrückstand im Netz begründet sind. Sie begrüßt daher die erklärte Absicht des Bundes und der DB AG, bei der Modernisierung des Netzes auch die Leit- und Sicherungstechnik grundlegend zu erneuern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Ansicht, dass im Rahmen der geplanten Bündelung aller Baumaßnahmen unter Vollsperrung der jeweiligen Strecke auch die Leit- und Sicherungstechnik auf den neuesten europäischen Standard ETCS zu bringen ist. Die von Bund und Bahn angedachte „DSD-ready“-Lösung basiert lediglich auf den geplanten Einbau modernisierter konventioneller Leit- und Sicherungstechnik und führt absehbar zu erneuten umfangreichen Erneuerungsbedarfen, vermeidbaren Mehrkosten und unnötigen erneuten Streckensperrungen. Zudem sollten die durch eine Doppelausrüstung mit konventioneller und digitaler Leit- und Sicherungstechnik technisch zwingend einhergehenden Kapazitätsreduzierungen vermieden werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass sich eine Ausstattung des Hochleistungsnetzes mit neuester europäischer Leit- und Sicherungstechnik auch aus den geltenden europäischen Vorgaben der TEN-V-VO zur Ausrüstung des TEN-V-Kernnetzes mit ETCS bis 2030 ergibt. Angesichts der hohen Bedeutung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, sich bei den Beratungen zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung auf europäischer Ebene für einen schnellen Ausbau der digitalen Leit- und Sicherungstechnik im Transeuropäischen Verkehrsnetz einzusetzen und sicherzustellen, dass die deutschen Abschnitte rechtzeitig entsprechend den europäischen Vorgaben mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet sein werden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Ansicht, dass der von der Bundesregierung geplante bundesweite DSD-Rollout bis 2035 und die Einhaltung der europäischen Vorgaben zur Digitalisierung der Schiene nur dann gelingen kann, wenn für die Ausrüstung der Strecke und der Fahrzeuge mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik eine zentrale politische Steuerung seitens des Bundes erfolgt und eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung sichergestellt ist. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher zu prüfen, ob die Gründung einer mit den notwendigen Finanzmitteln ausgestatteten Projektgesellschaft/DSD GmbH des Bundes den DSD-Rollout beschleunigen kann.

6. Die Verkehrsministerkonferenz erachtet es für notwendig, in geeigneten Gremien (wie z. B. der Beschleunigungskommission Schiene) unter Federführung des Bundes zeitnah wirkende Beschleunigungsmöglichkeiten für den DSD-Rollout unter Einbeziehung der relevanten Akteure zu ermitteln, zu beschließen und umzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

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

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über den Sachstand der Arbeiten zum Projekt „Fahrerassistenzsysteme für die automatische Geschwindigkeitsreduzierung bei Regen, Nebel, schlechter Sicht, Glatteisgefahr, Müdigkeit etc.“ zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 6.3 der Tagesordnung:
Reform des Maßnahmensystems für Fahranfänger

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur nächsten Konferenz über den Fortgang der Beratungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 6.4 der Tagesordnung:
Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erstmalige Einstellung eines Haushaltstitels für investive Förderung des Fußverkehrs sowie dessen angestrebte Fortführung und Erhöhung im Regierungsentwurf zum Haushalt 2023 bis mindestens 2026.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMDV eine nationale Fußverkehrsstrategie entwickeln wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst im Bericht Aussagen zu den Vorschlägen der Ad-hoc-AG Fußverkehr. Sie bittet daher um eine Darstellung des BMDV zur nächsten Konferenz, wie mit den Vorschlägen weiter verfahren werden wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 6.5 der Tagesordnung:
Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis und dankt dem Bund für sein in den letzten Jahren inhaltlich und finanziell hohes und gestiegenes Engagement im Bereich Radverkehr.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist sich bewusst, dass die Förderung des Radverkehrs eine gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass sowohl in Förderprogrammen für den Radverkehr als auch im Finanzhilfeprogramm für Radschnellwege nunmehr Fußverkehrsanteile mitfinanziert werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die deutliche Aufstockung der Haushaltsmittel für den Radverkehr, die Einleitung der Verstetigung für die drei investiven Radverkehrsprogramme „Stadt & Land“ bis 2024, „Radnetz Deutschland“ bis 2025 und Förderprogramm für investive Modellvorhaben des Radverkehrs bis 2026 sowie die angestrebte Verstetigung der Mittel bis 2028 entsprechend dem Regierungsentwurf zum Haushalt 2023.
5. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 und zum Ausgleich der Inflation eine Dynamisierung dieser Mittel des Bundes um fünf Prozent jährlich als notwendig erachtet wird.
6. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die geplante Dynamisierung für Planung und Bau von Radschnellwegen ab 2025 zur Kenntnis.

Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihren Beschluss vom 4./5. Mai 2022, dass bei den Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen eine Mindestsumme je Land festzulegen ist, 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.

7. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst im Bericht des BMDV Hinweise zur Forderung der Länder, 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.

8. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst weiterhin Hinweise zur Änderung des Fernstraßengesetzes, um auch bei Kraftfahrstraßen des Bundes die rechtliche Möglichkeit zu schaffen, straßenbegleitende Radwege finanzieren zu können.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, im Bericht zur Frühjahrs-Verkehrsministerkonferenz 2023 auf die Umsetzung der Beschlusspunkte der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Mai 2022 ausführlich einzugehen.

10. Die Verkehrsministerkonferenz würde es begrüßen, wenn bundesseitig diesbezüglich zu einem gesonderten Informationsgespräch eingeladen wird, um den Fortgang und die Lösungsansätze des Bundes zu den offenen Punkten des VMK-Beschlusses zur Radverkehrspolitik vom 4./5. Mai 2022 gemeinsam mit den Ländern zu erörtern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht „Auswirkungen des Online-Handels auf stationären Handel, Siedlungsstruktur, Verkehr und Logistik – Steuerungsmöglichkeiten der Raumordnung“ der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) zur Kenntnis.

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Empfehlungen und Handlungsansätze und bittet die MKRO um die frühzeitige Berücksichtigung der Logistikbedarfe in der Raumordnungsplanung. Damit können frühzeitig Flächen für diese Zwecke in der Raumentwicklung effizienter und raumschonender eingeplant werden. Dabei sind insbesondere die nachhaltigen Verkehrsträger (Umschlagspunkte auf Schiene und Wasserstraße) sowie Gleisanschlüsse frühzeitig einzubeziehen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die MKRO, ihre Empfehlungen nach Vorlage statistischer Datengrundlagen, die sich beispielsweise nicht nur auf allgemeine Trendaussagen basierend auf Umsatzentwicklungen der letzten Jahre beschränken, um weitere Planungsmethoden und -instrumente zu erweitern. Insbesondere flächendeckende Daten zu Personen- und Lieferverkehren, die in Zeitreihen verfügbar sind, sollten erhoben werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 7.1 der Tagesordnung:
Abfertigungsprozesse bei Wiederanlaufen des Luftverkehrs optimieren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Sie stellt fest, dass die derzeitige personelle Situation bei zahlreichen Unternehmen, die in der Passagier- und Gepäckabfertigung sowie an den Sicherheitskontrollen an zahlreichen deutschen Verkehrsflughäfen tätig sind, und bei Fluggesellschaften für die Reisenden äußerst unbefriedigend ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass vor allem branchenseitig der notwendige Personalaufbau, um ein zufriedenstellendes Wiederanlaufen des Luftverkehrs sicherzustellen, oft zu spät und mit zu wenig Nachdruck initiiert worden ist. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf ihre Beschlüsse zu TOP 7.3 ihrer Herbstsitzung 2021 und zu TOP 7.4 ihrer Frühjahrssitzung 2022 sowie auf die bereits seit Sommer 2021 vorliegenden verbandsseitigen Prognosen zum erwarteten Umfang des Wiederanlaufens des Luftverkehrs.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Bemühen der Bundesregierung, die zeitlich befristete Rekrutierung ausländischer Arbeitskräfte im Bereich der Bodenabfertigung zu erleichtern.
5. Sie ruft weiterhin alle Akteure im Luftverkehr dazu auf, alle ihrerseits möglichen Maßnahmen zu treffen, um die personellen Unterdeckungen nunmehr dauerhaft zu beseitigen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 7.2 der Tagesordnung:
Mitteilung der EU-KOM: Fit for 55

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist im Rahmen des Maßnahmenpakets der EU zu Fit for 55 die Bundesregierung auf die Beschlussfassung zu TOP 7.5 im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr dieses Jahres.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt grundsätzlich die im Rahmen der Initiative ReFuelEU Aviation von der EU-Kommission bekannt gemachten erhöhten Ambitionen für den Einsatz von PtL- und Biokraftstoffen im Luftverkehr bis zum Jahr 2050. Nach wie vor jedoch ausgeschlossen bleiben muss, dass diese für die Zielerreichung über die in der Richtlinie über Erneuerbare Energien (RED II) festgelegte Nachhaltigkeitsdefinition hinausgehen, um keine Anreize für die Nutzung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen gewonnenen Biokraftstoffen zu schaffen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Verwirklichung der Klimaziele beim Auslaufen kostenloser EU-EHS-Zertifikate für die Luftfahrt sich bei der EU-Kommission dafür einzusetzen, dass Mechanismen zur Anrechenbarkeit von nachhaltigen Flugkraftstoffen wirkungsvoll und ausgewogen bereits vor der Quotenerfüllung ab dem Jahr 2025 implementiert werden, um Anreize für diejenigen Fluggesellschaften zu schaffen, die bereits vor Inkrafttreten der Hochlaufphase nachhaltige Flugkraftstoffe im innereuropäischen Luftverkehr einsetzen.

5. Sofern der Anwendungsbereich der EU-EHS-Richtlinie auf Flüge aus dem Europäischen Wirtschaftsraum in Drittstaaten ausgeweitet wird, fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, sicherzustellen, dass zum Schutz der europäischen Luftverkehrswirtschaft auch vergleichbare Wettbewerbsbedingungen („Level-Playing-Field“) gegenüber DrittstaatenCarriern erlassen werden. Anderenfalls konterkariert die EU ihre eigenen Klimaschutzziele, da Umsteigerverkehre aus Kostenvorteilen vermehrt über Drehkreuze im benachbarten EU-Ausland erfolgen werden.

6. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den Vorschlag der Bundesregierung, eine wettbewerbsneutrale Luftverkehrsabgabe nach deutschem Vorbild anstatt einer Kerosinsteuer auf europäischer Ebene einzuführen. Die Bundesregierung wird gebeten, sich in den Verhandlungen mit der EU dafür auszusprechen, dass Einnahmen aus der europäischen Luftverkehrsabgabe dem Markthochlauf sowie der Kompensation von Mehrkosten in der Herstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen und für F&E-Projekte in der Transformation der Kraftstoff- und Antriebswende im Luftverkehr zufließen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Frühjahrssitzung 2023 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.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 9 der Tagesordnung:

Wahlen und Benennungen -
Wahl des Vorsitzes und Benennung der Stellvertretung der VMK
für die Amtsperiode 2023/2024

Die Verkehrsministerkonferenz wählt für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024

Herrn Oliver Krischer

(Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen)

zu ihrem Vorsitzenden

und benennt

Herrn Christian Bernreiter

(Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr)

zu ihrem stellvertretenden Vorsitzenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 12./13. Oktober 2022
in Bremerhaven

Punkt 10 der Tagesordnung:

Konferenzangelegenheiten -
Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2023

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr

Verkehrsministerkonferenz 22./23. März

Herbst

Verkehrsministerkonferenz 11./12. Oktober

II.

Nachrichtlich werden folgende Termine der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder (GKVS) bekannt gegeben:

Frühjahr

vorbereitende GKVS 1./2. März

Herbst

vorbereitende GKVS 6./7. September