Verkehrsministerkonferenz
- Geschäftsstelle -
K 1 - 1 Bd. 138

Berlin, 30. März 2023

Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.1 der Tagesordnung:
Reform Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Neuausrichtung des ITS Beirates und die Einrichtung der Fachbeiräte (Digitale Infrastruktur/ Intelligente Verkehrsleitsysteme; Umsetzung der Delegierten Verordnung 670/2022; MaaS/LaaS). Die hier gewonnenen Erkenntnisse zum Themenkomplex der Mobilitätsdaten sollten mit den Ergebnissen anderer Gremien in Übereinstimmung gebracht werden, z. B. in den Stakeholder-Prozess zum Mobilitätsdatengesetz einfließen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um Erstellung eines eigenen TOP zum Thema „ITS Beirat“ für die nächste Sitzung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um Bericht zum aktuellen Stand und der personellen Besetzung des „ITS Beirates“ und der zugehörigen Fachbeiräte, sowie zur Einrichtung der ITS-Geschäftsstelle. Ein Schwerpunkt in dem Bericht sollte auf die Aufgabenteilung und das Zusammenwirken der neu eingerichteten Gremien gelegt werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich bei der GKVS und dem Arbeitskreis Straßenbaupolitik für dessen bisherige Arbeit zur Einrichtung eines strategischen Begleitgremiums des Bundes und der Länder bei der Autobahn GmbH, insbesondere für die Ausarbeitung des Konzeptpapiers.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich beim BMDV für die Erörterung des vom Arbeitskreis Straßenbaupolitik erarbeiteten Konzeptpapieres und nimmt die vorgelegten Berichte des BMDV und des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zur Kenntnis.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV und die GKVS um die Einrichtung und Vorbereitung der ersten Sitzung des gemeinsamen strategischen Begleitgremiums von Bund und den Ländern auf der Grundlage des vorgelegten Berichtes des Arbeitskreises Straßenbaupolitik vom 23. Februar 2023.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.2 der Tagesordnung:
Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das nach den Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) von der Bundesregierung zu beschließende Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 (KSSP) noch immer nicht vorliegt. Gerade im Verkehrssektor sind Länder und Gemeinden von den bundespolitischen Maßnahmen des KSSP in besonderer Weise betroffen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht die Bedeutung der Einhaltung des Sektorziels Verkehr nach dem KSG. Aufgrund der bisherigen Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmengen, sowie der im Projektionsbericht 2021 prognostizierten deutlichen Verfehlung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 sind im KSSP wirksame Maßnahmen vorzusehen, die die Einhaltung der zulässigen Jahresemissionsmengen der Folgejahre sicherstellen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die bisher zum Klimaschutz im Verkehr eingeleiteten Maßnahmen. Allerdings verbleibt mit diesem Maßnahmenpaket ein weiterer Minderungsbedarf bis 2030. Es sind insofern weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehrsbereich umzusetzen wie auch die enthaltenen Maßnahmen nach Bedarf zu modifizieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher ein zusätzliches Maßnahmenpaket für den Verkehrssektor, mit dem weitere Emissionsminderung erzielt werden können.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung um Vorbereitungen zur Aufstellung des nachfolgenden Bundesverkehrswegeplans, bzw. entsprechend des Berichts des BMDV zum neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040. Hierbei sind Annahmen und Ziele wie z. B. Änderungen im Mobilitäts- und Konsumverhalten, die Vorgaben aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz und eine bessere Verträglichkeit des Verkehrs zu berücksichtigen. Insbesondere sind die Methoden zur Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen den Ansprüchen an den Klimaschutz anzupassen. Die Länder sind in diese methodische Vorbereitung einzubeziehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.3 der Tagesordnung:
Elektromobilität: Die Ziele Deutschlands

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich die Ziele des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung und wird den Bund bei dessen Umsetzung unterstützen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund dazu auf, die Umsetzung der 68 Maßnahmen des Masterplans II eng mit den Ländern abzustimmen. Insbesondere die zwingend erforderliche Rollenverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen muss schnellstmöglich festgelegt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ein besonderer Fokus auf allen Maßnahmen liegen sollte, die als bislang digitale Daten über die regionale Verteilung von Lademöglichkeiten (hier insbesondere die der nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur), den Absatz von Ladestrom und deren Auslastung datenschutzkonform zugänglich machen. Solche Daten erleichtern die Abstimmung von bedarfsgerechten Projekten auf allen Ebenen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung aus dem Masterplan II, dass die Nutzung von Lademöglichkeiten so einfach und wirtschaftlich wie möglich sein muss. Der Bund wird aufgefordert, auf eine entsprechende Ausgestaltung der „Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ (AFIR) hinzuwirken. Bei der Standortfindung der Ladeinfrastruktur ist ein besonderes Augenmerk auf die multimodale Verzahnung zu legen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, seine Förderaktivitäten insgesamt auszubauen, um in den verschiedenen Bereichen der öffentlichen und nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur die erforderlichen Anreize zu schaffen. Förderprogrammen zur Konzepterstellung und Errichtung von Ladeinfrastruktur in dicht bebauten Stadtquartieren (Ballungsräumen) sowie von beispielsweise für den gewerblichen Güterverkehr (Microdepots), Sharing- und Park-Konzepten kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um frühzeitige Einbeziehung der Länder bei den im Masterplan enthaltenen Maßnahmen 60 und 61 (Bedarfsanalyse und Ausbauplanung der Ladeinfrastruktur und Konzept für den Aufbau eines initialen Ladenetzes für E-Lkw), um die Aktivitäten des Bundes und der Länder zu koordinieren. Hier ist besonders auf die Problematik der vorhandenen Stellplatzknappheit für Lkw auf den Rastanlagen zu achten. Es bedarf hier eines ausgewogenen Konzeptes auch unter Berücksichtigung von Parkflächen „neben“ der Autobahn wie beispielsweise Autohöfen oder telematischen Parkverfahren.

7. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung, dass die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des Güterverkehrs andere Anforderungen stellt als die für Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe könnten zusätzlich auch andere als rein batterieelektrische Antriebe in Frage kommen. Daher sind neben hohen Ladeleistungen auch die Möglichkeiten der Bereitstellung von Wasserstoff weiter zu entwickeln und zu prüfen, ob die Ausstattung der stark vom Güterverkehr genutzten Straßen mit Oberleitungen (E-Highway) vor dem Hintergrund der vorliegenden Erfahrungen aus Pilotprojekten forciert werden sollten.

8. Die Verkehrsministerkonferenz weist zudem darauf hin, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur noch stärker mit der Digitalisierung der Stromnetze und dem anschließenden Netzausbau verzahnt werden muss. Dabei sollten auch die lokalen Ausbaupläne für erneuerbare Energien stärker mitgedacht werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.4 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 Frühjahrskonferenz 2024.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.5 der Tagesordnung:
SUMP-Unterstützungsaktivitäten des Bundes und der Länder

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass Nachhaltige Mobilitätspläne („Sustainable Urban Mobility Plans“ – SUMP) in die Verordnung über die Transeuropäischen Netze (Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153, Bundesrats-Drucksache 72/22) aufgenommen werden und eine Aufwertung als Instrument der Mobilitätsplanung in „Urbanen Knoten“ erfahren.
2. Mit Blick darauf, dass viele deutsche Städte und Metropolregionen, die als Urbane Knoten aufgenommen werden, bereits Verkehrsentwicklungspläne, Mobilitätsstrategien oder SUMP mit umfangreicher Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt haben, bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung sich bei der EU-KOM dafür einzusetzen, dass solche bestehenden Pläne als SUMP im Sinne der TEN-V-Verordnung anerkannt werden. Dies gilt auch für vorhandene Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne oder kommunale Klimaschutzstrategien, die einen umfassenden Baustein zu verkehrsträgerübergreifender Mobilität enthalten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, weiterhin sicher zu stellen, dass die Anforderungen der EU-KOM mit dem aktuellen Stand der Technik auf Grundlage der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) abgeglichen werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Aufforderung der Europäischen Kommission an die Mitgliedsstaaten, die Erstellung von SUMP mit nationalen Förderprogrammen sowie einem nationalen Unterstützungsprogramm mit einer zentralen Koordinations- und Abwicklungsstelle zu unterstützen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass bei der Einführung der SUMP-Pflicht das Subsidiaritätsprinzip und die verfassungsrechtlich verankerte Planungshoheit der Kommunen hinreichend beachtet werden.

6. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung, ein nationales Förderprogramm zur Erstellung von SUMP aufzulegen. Das Programm sollte sowohl für die notwendigen Sach- als auch für die Personalkosten verwendet werden können. Dies umfasst alle Erfordernisse und alle Kosten für die integrierte und partizipatorische Erarbeitung und Fortschreibung eines SUMP. Das Förderprogramm des Bundes sollte im Hinblick auf die Anreizwirkung für klimawirksame Mobilitätsplanung auch für Städte sowie regionale Räume offen sein, die noch nicht unter die TEN-Verordnung fallen. Die Bestandteile einer möglichen Bundesförderung sollten mit den Inhalten bereits bestehender Landesförderungen abgeglichen werden. Die Bundesförderung sollte so aufgelegt werden, dass sie mit einer eventuellen Landesförderung kumulierbar ist, auch im Hinblick auf die Personalkosten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Erhöhung der Bundesförderung für klimafreundliche Fahrzeuge

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz festgelegten Mindestziele zur Reduktion der CO_2- und Luftschadstoff-emissionen als Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hat in ihrer Sitzung am 14./15.10.2020 die Bundesregierung aufgefordert, ein klares Bekenntnis zur Fortführung und Erweiterung der Bundesförderung sauberer und emissionsfreier Busse für den ÖPNV sowie der entsprechenden Infrastruktur mit angemessen hohen Fördersätzen abzugeben und die Förderung zügig umzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass die Bundesregierung mit der Fördermöglichkeit auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 07.09.2021 ein geeignetes Instrument zur Finanzierung eines klimafreundlichen ÖPNV geschaffen hat.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt jedoch mit Sorge zur Kenntnis, dass die bisher erfolgten Förderaufrufe weit überzeichnet waren und der großen Nachfrage bei weitem nicht entsprochen werden konnte.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, das Finanzierungsvolumen zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr deutlich zu erhöhen, um die im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz festgelegten Mindestziele angemessen umsetzen zu können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.7 der Tagesordnung:
Gesamtstrategie für den Umweltverbund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das BMDV noch nicht in die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für den Umweltverbund eingetreten ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert das BMDV diesbezüglich an ihren Beschluss vom 14./15. Oktober 2020. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet weiterhin vom BMDV, eine verkehrsträgerübergreifende, integrierte Gesamtstrategie zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes unter Berücksichtigung des städtischen, des suburbanen und des ländlichen Raumes zu entwickeln.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass neben den im Rahmen der Erarbeitung des Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV enthaltenen Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in einer Gesamtstrategie Umweltverbund sowohl die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV eine bedeutende Rolle einnehmen müssen. Ziel der Gesamtstrategie soll es sein, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds unter dem Aspekt der Inter- und Multimodalität gemeinsam durch eine abgestimmte und insbesondere auf die Umsetzung der Klimaziele orientierte Steuerung fördern zu können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

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

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erfolgreiche Etablierung der Bund-Länder-Koordinierungsgruppe zur Herstellung einer durchgängigen Mobilitätsdatenversorgung.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich den vom Bund initiierten Stakeholder-Prozess zum geplanten Mobilitätsdatengesetz. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Länder weiterhin eng einzubinden und zeitnah über weitere geplante Inhalte und Eckpunkte des Mobilitätsdatengesetzes zu informieren.

4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, wie im Stakeholder-Prozess zum Mobilitätsdatengesetz angelegt, den angedachten Aufbau einer föderalen Mobilitätsdateninfrastruktur. Die Rollen und Aufgaben bedürfen noch der genaueren Ausgestaltung. Die grundsätzlich sinnvolle Trennung von „Daten-Kümmerer“ und „Daten-Aufsicht“ ist dabei weiter zu vertiefen. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass Datenplattformen auf Länderebene (ggf. auch Länderkooperationen) als Zwischeninstanz zwischen der Vielzahl einzelner Datenlieferanten und der Mobilithek ein sinnvoller Beitrag zur Strukturierung und Bündelung der Datenlieferprozesse sind.

5. Die Verkehrsministerkonferenz regt einen gemeinsamen Austausch zwischen Vertretern der BASt, DELFI, Mobility Data Space (MDS), Geodateninfrastruktur Deutschland (GDI-DE), ITS-Fachbeirat und ggf. weiteren Institutionen an. Ziel dieses Austausches sollte ein kurzer gemeinsamer Bericht an die Bund-Länder-Koordinierungsgruppe Mobilitätsdaten über die bisherigen Erfahrungen dieser Institutionen hinsichtlich organisierter Datenbereitstellungs- und -austauschprozesse sowie Empfehlungen zur Vermeidung von funktionsgleichen Parallelsystemen sein.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Ergebnisse aus der nächsten Bund-Länder-Koordinierungsgruppe im Bericht zur nächsten GKVS/VMK einzubringen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität – grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis. Sie begrüßt die weiteren Aktivitäten des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums für die Angelegenheiten der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr.

2. Da sich das Koordinierungsgremium auch mit Belangen der zivilen Verteidigung und einer Beschleunigung der Digitalisierung des Hauptzivilstraßengrundnetzes befasst, für die eine Ressortzuständigkeit der Länderinnenministerien besteht, bittet die Verkehrsministerkonferenz ihren Vorsitzenden, ihre Beschlüsse vom 9./10. Dezember 2021 zu TOP 4.8, vom 4./5 Mai 2022 zu TOP 4.11 und vom 12./13. Oktober 2022 zu TOP 4.7 der Innenministerkonferenz mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

a) Aufstockung der Regionalisierungsmittel

i. V. m.

b) Ausbau- und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Berichte des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie begrüßt die Erhöhung der Regionalisierungsmittel aus Dezember 2022 und die Anhebung der Dynamisierungsrate. Die Erhöhung kann jedoch nur einen Beitrag zur Sicherung der Bestandsverkehre aufgrund der stark gestiegenen Kosten im ÖPNV leisten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass vor diesem Hintergrund die Erhöhung der Mittel allenfalls ein erster Schritt zu einer Erreichung der Klimaziele und die Verwirklichung der Ziele aus dem noch zu schließenden Ausbau- und Modernisierungspakt sein kann.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält daher eine zeitnahe weitere Anhebung der Regionalisierungsmittel für dringend erforderlich, um die Klimaschutzziele des Bundes und die gemeinsamen Ziele der weiteren Attraktivierung des ÖPNV zu verwirklichen und erste Umsetzungsschritte zu tätigen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die, ergänzend zur Darstellung der bisherigen und künftigen Verwendung der Regionalisierungs- und Landesmittel, nun auch für die kommunalen Finanzierungsanteile hergestellte Transparenz.

6. Die Verkehrsministerkonferenz dankt der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV und den beteiligten kommunalen Spitzenverbänden sowie den Unterarbeitsgruppen für die bisher geleistete Arbeit.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass das vom BMDV beauftragte Gutachten zur Bewertung der in 2021 vorgelegten Studie des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen zum zukünftigen Finanzierungsbedarf im ÖPNV noch nicht vorliegt, das eine wesentliche Grundlage für die weiteren Beratungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV ist.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV, die Arbeit mit dem Ziel fortzusetzen, bis zur Herbstkonferenz den Finanzierungsbedarf zur möglichen Umsetzung des Paktes zu ermitteln. Bei der Ermittlung sollte berücksichtigt werden, dass mit der Einführung des Deutschlandtickets der Finanzbedarf für Angebotsausweitungen im ÖPNV deutlich steigen wird. Die Verkehrsministerkonferenz versteht sowohl die Arbeiten zur Vorbereitung als auch zur Umsetzung des Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV weiterhin als einen gemeinsamen Prozess.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030
c) Langfristige Finanzierung Deutschlandticket

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit dem Gesetzgebungsverfahren zum Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Weg für die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 frei ist. Gemeinsam finanziert von Bund und Ländern, getragen von Verkehrsunternehmen und Verbünden, wird dieses Deutschlandticket den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) nachhaltig verändern und europaweit Impulse setzen. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt die Chancen, die das Deutschlandticket bietet: Es versetzt Menschen in die Lage, nachhaltig und klimafreundlich über Tarifgrenzen hinweg mobil zu sein – zu einem bundesweit einheitlichen Preis, den es bisher im ÖPNV nicht gab. Sie verbindet mit dem Deutschlandticket die Hoffnung, dass viele Menschen im ÖPNV hinzugewonnen werden können, die ihn bisher nicht genutzt haben.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach diesem wichtigen ersten Schritt als nächster Schritt der bundesweit einheitliche Tarif von Bund und Ländern verlässlich und dauerhaft durch eine auskömmliche Finanzierung zu sichern ist. Denn nur im Jahr 2023 werden auch Mehrkosten über 3 Milliarden Euro hinaus hälftig von Bund und Ländern abgedeckt. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Bund auch in den Jahren 2024 und 2025 einen mindestens hälftigen Nachschuss leistet, sofern die tatsächlichen Kosten des Deutschlandtickets höher sind, als vom Bund angenommen und die Kosten nicht durch Erhöhung der Ticketeinnahmen ausgeglichen werden können. Mit der Vereinbarung des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 8. Dezember 2022 zur

Einführung des Deutschlandtickets ist aus Sicht der Länder die politische Übereinkunft verbunden, dass Bund und Länder die auskömmliche Finanzierung des Tickets in gemeinsamer Verantwortung zu gleichen Teilen gewährleisten.

3. Die Verkehrsministerkonferenz hält einen vereinbarten Mechanismus ab dem Jahr 2024 für erforderlich, wie sich Bund und Länder eventuelle Mehrkosten über den fixierten Betrag von 3 Mrd. Euro p. a. hinaus hälftig teilen und einen bundesweit einheitlichen Preis kontinuierlich sichern.

4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Angebotsausbau aufgrund der Klimaschutzziele im Bereich Verkehr zwingend ist. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert daher an ihre Forderung, dass der Bund zur Angebotssicherung sowie für den Ausbau eine ausreichende und nachhaltige Aufstockung der Regionalisierungsmittel vornehmen muss. Dies ist für ein attraktives Angebot mit deutlich mehr Bussen und Bahnen und wachsenden Fahrgastzahlen dringend erforderlich. Die Verkehrsministerkonferenz weist erneut darauf hin, dass der Bund hier gemäß Artikel 106a GG in der Finanzierungsverantwortung steht.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

d) Finanzierung Semesterticket

Solidarische Semesterticketmodelle stellen eine wichtige Säule des ÖPNV dar. Es ist daher übergeordnete Zielsetzung, Studierende am Mehrwert des Deutschlandtickets vollumfänglich partizipieren zu lassen.

Aus diesem Grund hatten sich die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister im Rahmen der Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket erfolgreich für eine bundeseinheitliche Regelung für Studierende eingesetzt, die das Deutschlandticket bereits mit Startbeginn zu Semestertickets kompatibel macht. Zum Start des Deutschlandtickets ist eine buchbare Upgradelösung ein erster und wichtiger Schritt, bei dem Studierende fakultativ durch Zahlung des Differenzbetrages zwischen Mobilitätsbeitrag des Semestertickets und Deutschlandticket ein Deutschlandticket erhalten.

Darüber hinaus ist die Erarbeitung eines bundesweiten Solidarmodells für die Studierenden auf Basis des Deutschlandtickets - wie in den Festlegungen zu den Tarifbestimmungen vom 27. Januar 2023 beschlossen – weiterhin das Ziel. Es soll schnellstmöglich eingeführt werden. Um die bestehenden Solidarmodelle bei Semestertickets für alle Studierenden auf Dauer rechtssicher zu erhalten, werden Bund und Länder kurzfristig einen Vorschlag zur Integration dieses Tickets in die Systematik des Deutschlandtickets erarbeiten.

Um die einzelnen Semesterticketmodelle bis zur Einführung des bundesweiten Ticketmodells erhalten zu können, wird - sofern notwendig - als „Brückenlösung“ die Einführung einer vergünstigten Upgradelösung (Sachsen-Modell) zum Wintersemester 2023/2024 angestrebt: Tarifgeber räumen dabei Studierenden, die einen Solidarbeitrag für ein Semesterticket entrichten, fakultativ die Möglichkeit ein, den Solidarbeitrag beim Preis des Deutschlandtickets anzurechnen und dabei auf den Differenzbetrag einen Abschlags von 10 Prozent auf den Ausgabepreis des Deutschlandtickets zu gewähren.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, dieses Vorgehen mitzutragen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.2 der Tagesordnung:
Strukturreform der Bahn / Folgekosten bei vom Bund initiierten Investitionsvorhaben

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bestrebungen des Bundes, die Bildung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte aus den Infrastruktureinheiten der DB AG bis zum 1. Januar 2024 vorzunehmen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Begriff „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ sowie dessen Ausgestaltung bislang weitgehend unklar ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für die Themen, der heute von den DB-Infrastrukturunternehmen unter bestimmten Rahmenbedingungen reklamierten Betriebswirtschaftlichkeitsausgleichen bei volkswirtschaftlich gerechtfertigten Investitionen sowie die Herstellung von Barrierefreiheit an allen Verkehrsstationen, Lösungen zu schaffen, die sicherstellen, dass diese Kosten nicht mehr von den Ländern bzw. SPNV-Aufgabenträgern zu tragen sind.
4. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an seine Zusage – nachdem die Länder mit einem gemeinsamen Arbeitspapier im Herbst 2021 einen ersten Aufschlag erarbeitet hatten – die Expertise der Länder bei diesem umfangreichen Prozess einbeziehen zu wollen und bittet den Bund daher, kurzfristig eine Lenkungsgruppe unter Beteiligung der Länder zu etablieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.3 der Tagesordnung:
Hochleistungsnetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ein modernes und leistungsfähiges Schienennetz eine Grundvoraussetzung zu Erreichung der Klimaziele von Bund und Ländern ist. Der derzeitige Zustand der Schieneninfrastruktur sowie die entsprechenden Auswirkungen auf die Betriebsqualität lassen die angestrebte Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr und die Steigerung der Anteile des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent bis 2030 jedoch nicht zu und stellt hinsichtlich des Zugangebots und der Qualität die Beibehaltung des Status quo bei weiter alternder Infrastrukturtechnik in Frage.

2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung von Bund und DB AG, nach der die Zuverlässigkeit und Qualität der Schiene schnellstmöglich gesteigert werden müssen. Um die ambitionierten Zielsetzungen des Bundes zur Steigerung der Verkehrsleistungen auf der Schiene umzusetzen, ist jedoch neben dem Erhalt zwingend eine Leistungssteigerung des gesamten Netzes durch weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen, mit einer konsequenten Ausrichtung auf den Deutschlandtakt samt dessen Finanzierung, erforderlich. Der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ wird dem Ziel zur Steigerungen der Kapazitäten nicht gerecht. Neu- und Ausbaumaßnahmen sind daher synergetisch mit der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes zu planen und zielgerichtet durch passende Ankermaßnahmen zu verknüpfen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der von Bund und DB AG vorgeschlagenen Generalsanierung der sogenannten „Hochleistungskorridore“ eine Chance, in Teilen des Bestandnetzes dem Investitionsrückstau der vergangenen Jahrzehnte entgegenzutreten. Angesichts der erheblichen Auswirkungen der geplanten Vollsperrung auf den Personennah- und Fernverkehr sowie den Güterverkehr sind eine gründliche Planung, Vorbereitung und laufende Evaluation der Generalsanierung jedoch unabdingbar.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Umsetzung des Hochleistungskorridor-Ansatzes nicht zulasten der Nebenstrecken geht, bei denen der Investitionsstau in der Regel sogar noch größer ist.

5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der der DB Netz AG durchgeführten Dialogveranstaltungen zur Reihung der zu sanierenden Netzkorridore. Die Verkehrsministerkonferenz stellt jedoch fest, dass wesentliche Fragen der Generalsanierung weiterhin ungeklärt sind. So liegen den Ländern z. B. keine Informationen zu den Kriterien für die Einstufung und Auswahl der zu sanierenden Streckenabschnitte vor. Auch hinsichtlich der Auswahl und Abgrenzung von zu sperrenden Streckenabschnitten haben die Länder Zweifel, ob die Belange des SPNV, aber auch der anderen Verkehrsarten, hinreichend berücksichtigt wurden. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine weitere und vertiefte Einbeziehung der Länder in die Planungen zur Sanierung der Hochleistungskorridore und der korrespondierenden Umleitungsstrecken für erforderlich. Dies sollte in einem bilateralen Austauschformat zwischen den durch die jeweilige Strecke (Hochleistungskorridor und Umleitungsstrecke) betroffenen Ländern und der DB erfolgen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Überlegungen der DB Netz AG, u. a. mittels eines Diesellokpools, SEV-Busflotten und weiteren Ausgleichsmaßnahmen, die negativen Auswirkungen der Vollsperrungen zu minimieren. Sie sieht jedoch mit Sorge, dass die Frage der Organisation und Finanzierung dieser und weiterer Maßnahmen zwischen DB Netz AG und Bund ungeklärt ist. Ebenso ist die Frage der Gewährleistung von ausreichenden Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und

für Personenverkehre auf den Ausweichstrecken ungeklärt. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, einen Ausgleich für wirtschaftliche Nachteile im Schienengüterverkehr sowie die Organisation eines angemessenen Schienenpersonenersatzverkehrs im Nah- und Fernverkehr durch die DB Netz AG sicherzustellen. Hierfür sind die erforderlichen finanziellen Mittel bereit zu stellen, der dafür notwendige Personalaufbau bei den Infrastrukturunternehmen der DB in die Wege zu leiten und alle Nutzer/-innen des Netzes sowie die SPNV-Aufgabenträger eng einzubinden.

7. Nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz sind die geplanten Sanierungsmaßnahmen umfassend mit weiteren Investitionsmaßnahmen im Netz abzustimmen, um die erhoffte Baufreiheit der generalsanierten Netzabschnitte für einige Jahre und gleichzeitig die konsequente Ausrichtung auf die Realisierung des Deutschlandtaktes sicherzustellen. Dieses betrifft insbesondere die Koordinierung mit Maßnahmen des Lärmschutzes sowie Maßnahmen an der Stationsinfrastruktur, wie die Herstellung der Barrierefreiheit, weitere Neu- und Ausbauvorhaben sowie GVFG-Maßnahmen in den betroffenen Korridoren. Um den Begriff „Hochleistungskorridor“ auch mit Leben zu füllen, müssen im Zuge der Generalsanierung zwingend Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung für eine zukünftige effizientere und flexiblere Nutzung umgesetzt werden, z. B. für den ohnehin beabsichtigten (Wieder-) Einbau von Gleiswechselbetrieb sowie Verkürzung der Blockabstände (auch im Gegengleis). Hierzu ist es notwendig, sowohl die einzubauende technische Ausstattung sowie das grund-sätzliche, kapazitätssteigernde Layout übergreifend zu definieren und verbindlich vorzugeben. Bezüglich der Abstimmung mit dem DSD-Rollout verweist die Verkehrsministerkonferenz auf ihren Beschluss vom 12./13. Oktober 2022 (TOP 5.6). Zudem bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, sämtliche Möglichkeiten zu nutzen, um in Frage kommende Umleitungsstrecken bis zum Beginn der jeweiligen Vollsperrung weit möglichst zu ertüchtigen, z. B. durch weitere Elektrifizierungen. Gleiches gilt für bereits mit DB Station und Service vereinbarte Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Stationen / Verlegung von Stationen / Um- und Neubau von Stationen an den Umleitungsstrecken. Gleichzeitig darf die Generalsanierung nicht zu einer zwingenden Sperrwirkung - von derzeit

angestrebten fünf Jahren - für weitere erforderliche Ausbaumaßnahmen auf den Netzabschnitten führen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV zur Beschleunigung von Verfahren zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen beim Bau von Überholgleisen, eine anderweitige Erhöhung der Zahl der Gleise an einer vorhandenen Strecke und weiterer Einzelmaßnahmen im Zuge der Generalsanierung auf die Durchführung von Planfeststellungsverfahren verzichtet werden kann. Dabei sollte die geplante Generalsanierung auch zur Verbesserung des Lärmschutzes genutzt werden.

9. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die Notwendigkeit ausreichender Bau-, Planungs- und Genehmigungskapazitäten (EBA) hin und fordert den Bund und die DB AG auf, diese für die geplante Generalsanierung sowie die weiteren zeitgleichen Investitionsvorhaben, wie z. B. die Vorhaben des Bedarfsplans und der GFVG-Vorhaben, zu schaffen.

10. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund und die DB sicher zu stellen, dass die Interimskonzepte von DB Fernverkehr so gestaltet werden, dass nach Möglichkeit Umleitverkehre zur Erprobung der auch vom Bund und DB selbst angestrebten FV-Anbindung von Ober- und Mittelzentren an Umleitungsstrecken genutzt werden und damit Interimskonzepte als Chance zur Erschließung zusätzlicher Potentiale aufgefasst werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.4 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 geplante Umsetzung der im Rahmen des damaligen SHHV II gebildeten Planungsvorrat-Projekte und deren Finanzierung im Zuge des Klimaschutzpaketes.
3. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt es weiterhin ab, die bereits begonnen Projekte des sogenannten Planungsvorrats als Sofortprogramm SHHV III zu bezeichnen und wiederholt insoweit die Beschlüsse der vorangegangenen Verkehrsministerkonferenz in Bremerhaven.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält an der Forderung der Schaffung eines substantiierten SHHV III fest. Sie bittet das BMDV, darüber mit den Ländern konstruktive Verhandlungen aufzunehmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 5.5 der Tagesordnung:
Stärkung des Nachtzugverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz hat das gemeinsame Verständnis, dass Nachtzugverbindungen eine klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr darstellen. Trotz steigender Nachfrage werden sie aktuell auf zu wenigen Relationen angeboten. Um ein konkurrenzfähiges Angebot zu ermöglichen, müssen Anreize geschaffen werden, um weitere Nachtzugverkehre zu etablieren.

2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, Maßnahmen zur Stärkung des klimafreundlichen Nachtzugverkehrs zu ergreifen. Wirksame Maßnahmen zur Etablierung neuer Nachtzugverbindungen können eine Subventionierung bzw. Anschubfinanzierung der Verkehre oder eine Unterstützung bei der Finanzierung des Rollmaterials darstellen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund im Zuge der Gestaltung einer gemeinnützigen Infrastrukturgesellschaft auf, die Trassenpreise künftig so zu gestalten, dass betreiberneutrale Anreize für die Etablierung zusätzlicher Nachtzugverkehre gesetzt werden, beispielsweise durch

   - die Ausweitung des bestehenden Nachtzeitraums,
   - die Senkung der Trassenpreise explizit für Nachtzüge auf deren anteiligen Fahrten im Tageszeitraum,
   - eine weitere Senkung der Trassenpreise im Nachtzeitraum bzw.
   - eine grundlegende Senkung der Trassenpreise, z. B. durch einen Übergang vom Vollkosten- zum Grenzkostenprinzip.

4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Forschungsinteresse des Bundes zu Nachtzugverkehren, welches sich in den aktuellen Ausschreibungen zu Grundlagenstudien des EBA und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr widerspiegelt. Gleichermaßen sieht die Verkehrsministerkonferenz in Hinblick auf die lange Laufzeit der Studien auch bereits kurzfristigen Handlungsbedarf hinsichtlich der Etablierung zusätzlicher Nachtzugverbindungen.

5. Für die gesamträumliche Wirkung eines künftigen Nachtzugnetzes durch integrierte Planung und Verknüpfung mit den regionalen Verkehrsbedürfnissen ist eine Einbeziehung der Länder in die Planungen des Bundes unerlässlich. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, regelmäßig über den Sachstand seiner Planungen und zu (Zwischen-)Ergebnissen der unter Punkt 4 genannten Studien zu berichten und die Länder zu beteiligen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.1 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 begrüßt eine Reformierung des Maßnahmensystems für Fahranfänger. Befürwortet wird insbesondere die Verlängerung der Probezeit von zwei auf drei Jahre, die Beibehaltung des dreistufigen Sanktionssystems sowie das Zusammenführen der Anlagen 12 und 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Kritisch wird dagegen die Verkürzung der Probezeit durch Teilnahme am Begleiteten Fahren über das 18. Lebensjahr hinaus (BF 18) oder durch Teilnahme an edukativen Maßnahmen gesehen. Bezweifelt wird schließlich der im Konzept vorgesehene Verzicht auf die Festlegung auf eine namentlich benannte Begleitperson.
3. Das BMDV wird gebeten, das Konzept für Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahranfängern entsprechend der Ziffer 2 zu überarbeiten und dabei ebenfalls insbesondere das Aufbauseminar für Fahranfänger und die verkehrspsychologische Beratung in den Blick zu nehmen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV darum, in der Herbstsitzung 2023 über den Stand der Überarbeitung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.2 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, dass das BMDV nunmehr eine nationale Fußverkehrsstrategie entwickelt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst wiederholt im Bericht Aussagen zu den Vorschlägen der Ad-hoc-AG Fußverkehr. Sie bittet daher wiederholt um eine Darstellung des BMDV zur nächsten Konferenz, wie mit den Vorschlägen weiter verfahren werden wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.3 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 eine weitere Verstetigung der drei investiven Radverkehrsprogramme „Stadt & Land“ „Radnetz Deutschland“ und „Förderprogramm für investive Modellvorhaben des Radverkehrs“ bis 2028 erreicht wurde.
4. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 und zum Ausgleich der Inflation eine Dynamisierung dieser Mittel des Bundes als notwendig erachtet wird. Diese Forderung der Verkehrsministerkonferenz wurde noch nicht Rechnung getragen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass dem bestehenden Fachkräftemangel in den Kommunen vor Ort durch eine Fortbildungsoffensive von Tiefbauingenieuren sowie Verkehrs- und Stadtplanern mit Blick auf den Rad- und Fußverkehr beim Mobilitätsforum Bund entgegengewirkt werden soll.

6. Die Verkehrsministerkonferenz hatte mit ihrem Beschluss vom 12./13. Oktober 2022 das BMDV gebeten, im Bericht zur Frühjahrs-Verkehrsministerkonferenz 2023 auf die Umsetzung der Beschlusspunkte der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Mai 2022 ausführlich einzugehen. Dies ist nur teilweise erfolgt. Die Verkehrsministerkonferenz erachtet den Bericht angesichts der bundesweiten Bedeutung des Radverkehrs als zu knapp.

7. 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. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst hier weiterhin einen Lösungsansatz seitens des Bundes.

8. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bund für das achte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndGFStrG), wodurch Betriebswege auf den Brücken der Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen des Bundes bei entsprechendem Radverkehrspotential und Einbindung in ein Radverkehrsnetz für den Radverkehr nutzbar durch den Bund zu planen, bauen und unterhalten sind. Die Verkehrsministerkonferenz bittet wiederholt das BMDV, intern als auch bei der Autobahn GmbH des Bundes die Umsetzung dieser Änderung zur Förderung des Radverkehrs niedrigschwellig sicherzustellen.

9. 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.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative des BMDV, die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen (ESAB) und das Merkblatt Alleen 1992 zu überarbeiten und in einem neuen Merkblatt Bäume an Straßen (M BaS) zusammenzufassen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, Sorge dafür zu tragen, dass im M BaS das Thema Alleenschutz in einem gesonderten Kapitel mit konkreten Empfehlungen und Maßnahmen berücksichtigt wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL), in den Dialog mit der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) zu treten und die Erfahrungen der LANA bei der Erstellung des M BaS zu berücksichtigen. Der Abschlussbericht soll der Umweltministerkonferenz übermittelt werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ebenso den bereits begonnenen Aufbau eines bundeseinheitlichen Baum- und Alleenkatasters, das zur Inventarisierung und Kartierung von Alleebäumen dienen und im Bundesinformationssystem Straße (BISStra) bereitgestellt werden soll.

6. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, die Aspekte des Alleenschutzes im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung und Anpassung der technischen Regelwerke, wie z. B. der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009), künftig stärker als bisher zu berücksichtigen.

7. Gleichzeitig ist es der Verkehrsministerkonferenz ein großes Anliegen, die Zahl der Baumunfälle zu senken. Daher misst die Verkehrsministerkonferenz sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Erhalt und der Entwicklung der Straßenbäume und Alleen eine hohe Bedeutung bei und wird sich auch weiterhin für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen diesen Aspekten einsetzen.

8. Das BMDV wird gebeten, zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2023 erneut zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.5 der Tagesordnung:
Praxisgerechte Anpassung des Straßenverkehrsrechts

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um die zeitnahe Übermittlung der konkret vorgeschlagenen Änderungen der StVO an die Länder.
3. Die länderübergreifende Arbeitsgruppe wird gebeten, das Verordnungsgebungsverfahren zur praxisgerechten Anpassung des Straßenverkehrsrechts weiter zu begleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.6 der Tagesordnung:
Kinderfreundliche Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Berlin zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die sichere und eigenständige aktive Mobilität von Kindern für die Gesundheits- und Bewegungsförderung von zentraler Bedeutung ist. Auch ein kinderfreundliches Verkehrssystem ist wesentliche Voraussetzung für die selbstständige aktive Mobilität der Kinder auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule sowie in der Freizeit. Dies gilt auch für weitere vulnerable Gruppen. Dabei kann ein zeitgemäßes Straßenverkehrsrecht und eine Verkehrsinfrastruktur, die diese Mobilität fördert, die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt zudem fest, dass der öffentliche Raum und insbesondere die auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Straßeninfrastruktur vielerorts nicht kindgerecht gestaltet ist. Sie sieht daher die Notwendigkeit, Kinder und weitere vulnerable Gruppen im Verkehr angemessen zu berücksichtigen und Städte und Gemeinden bei der Neuverteilung des öffentlichen Raumes und kindgerechten Gestaltung der Straßeninfrastruktur zu unterstützen und dazu das Straßenverkehrsrecht in seiner Ausrichtung um weitere Belange zur Verbesserung der Lebensqualität zu ergänzen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt in diesem Zusammenhang die Vereinbarung im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung anzupassen und neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird aufgefordert, zeitnah einen Reformvorschlag zum StVG und zur StVO gemäß der Vereinbarung vorzulegen.

5. Die länderoffene Arbeitsgruppe zur Anpassung des Straßenverkehrsrechts soll den Prozess weiter von Länderseite begleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.7 der Tagesordnung:
Optimierung der Fahrschülerausbildung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt das vorliegende Eckpunktepapier.
3. Das BMDV wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Umsetzung in der Herbstsitzung 2023 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.8 der Tagesordnung:

Aufhebung der Anbauverbotszone an Bundesfernstraßen für Photovoltaik-Freiflächenanlagen

1. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Meinung, dass sich gerade die Flächen entlang von Verkehrsachsen im Außenbereich besonders für den Bau von Photovoltaik-Freiflächenanlagen eignen, da hier durch die Vorbelastung der Eingriff in das Landschaftsbild reduziert ist. Daher bestehen in einem Bereich von bis zu 500 m entlang der Autobahnen und Schienenwege für solche Anlagen auch nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) besondere Fördermöglichkeiten. Solar-Freiflächenanlagen entlang von Autobahnen sind außerdem nunmehr auch bauplanungsrechtlich privilegiert.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Widerspruch zu diesen Erleichterungen der Nutzung von Randbereichen von Autobahnen für Solar-Freiflächenanlagen die Vorschrift des § 9 Absatz 1 Nummer 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) steht, nach der in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen von äußeren Fahrbahnrand, die Errichtung von Hochbauten verboten ist.

3. Die Verkehrsministerkonferenz schlägt vor, Photovoltaik-Freiflächenanlagen vom Geltungsbereich des fernstraßenrechtlichen Anbauverbots auszunehmen, wie dies schon in § 9 Absatz 1 Satz 3 FStrG für nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind, erfolgt ist. Somit würden auch die Photovoltaik-Freiflächenanlagen nicht mehr unter das repressive Anbauverbot gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 fallen, von

dem Abweichungen nur durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 9 Absatz 8 unter engen Voraussetzungen zulässig sind, sondern unter den präventiven Zustimmungsvorbehalt des § 9 Absatz 2. Mit dieser Änderung würde erreicht, dass gerade der vorbelastete Bereich unmittelbar an den Bundesautobahnen und Bundesstraßen für die Aufstellung von Photovoltaikanlagen zum Regelfall wird.

4. Der Bund wird daher gebeten, die zur Umsetzung notwendigen Verfahrensänderungen und bei Bedarf auch gesetzlichen Änderungen zu veranlassen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.9 der Tagesordnung:
Kleiner Fachkundenachweis

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt das vorgeschlagene Vorgehen zur Einführung einer Online-Prüfung zum Erwerb des Kleinen Fachkundenachweises.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Prüfungsinhalte festzulegen und gemeinsam mit den Ländern abzustimmen.
4. Das BMDV wird der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Umsetzung in der Herbstsitzung 2023 berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.10 der Tagesordnung:

Einheitliche zulassungsrechtliche Handhabung von ukrainischen Kraftfahrzeugen durch die Länder

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ein durch die Länder abgestimmtes und einheitliches Vorgehen bei dem zulassungsrechtlichen Umgang mit den von den ukrainischen Kriegsflüchtlingen mitgebrachten und in Deutschland verwendeten Kraftfahrzeugen unbedingt notwendig ist.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) um die Klärung haftungs-, steuer- und versicherungsrechtlicher Fragen, die sich im Fall von Ausnahmegenehmigungen durch die Länder stellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage, die dem BMDV zukünftig ermöglicht, derartige Sachverhalte zügig und bundesweit einheitlich per Ausnahmeverordnung zu regeln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 6.11 der Tagesordnung:

Mehr Flexibilität und Freiheit für die Städte bei Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Tempo 30

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative von mittlerweile von fast 600 Städten für mehr Entscheidungsfreiheit bei Geschwindigkeitsbegrenzungen. Sie ist der Auffassung, dass den Kommunen die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h künftig auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Vorfahrtstraßen und klar definierten Kriterien erleichtert werden soll. Das BMDV wird gebeten, zusammen mit der länderoffenen Arbeitsgruppe bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz diese Kriterien vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV, die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechend anzupassen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 7.1 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 der Frühjahrssitzung 2022 und TOP 7.2 der Herbstsitzung 2022.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Herbstsitzung 2023 der Verkehrsministerkonferenz über die weiteren Fortschritte zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Unterstützung des Markthochlaufs für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Luftverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihre Beschlussfassung im Rahmen der Frühjahrskonferenz 2022 zu TOP 7.2.

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die ersten Arbeiten, die im Hinblick auf die Umsetzung der PtL-Roadmap aufgenommen wurden. Es wird jedoch festgestellt, dass wichtige Eckpfeiler für Pilotanlagen und den Markthochlauf von PTL im industriellen Maßstab weiterhin fehlen und die Umsetzung der Roadmap dringend erwartet wird.

3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich innerhalb der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, dass Unternehmen ausreichend Investitionssicherheit haben.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich bei der weiteren Ausarbeitung der Nationalen Biomassestrategie für die Nutzung von nachhaltiger Biomasse gemäß RED II Vorgaben auch als Ressource für alternative Kraftstoffe im Luftverkehr einzusetzen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich innerhalb der Bundesregierung bereits jetzt für die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen dahingehend einzusetzen, dass die Verwendung von Kraftstoffen, die den

Nachhaltigkeitskriterien nach den Vorgaben der EU zu erneuerbaren Energien (RED II) entsprechen im Luftverkehr in Deutschland bei der Berechnung der erforderlichen Zertifikate im Emissionshandel der EU entsprechend der Einsparung von CO_2 gegenüber der Nutzung fossilen Kerosins anerkannt werden.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, im Zuge der weiteren Verhandlungen zur Ausgestaltung der Rechtsvorschriften des EU „Fit for 55“-Pakets entschieden dafür einzutreten, dass der Markthochlauf für erneuerbar erzeugte alternative Kraftstoffe international gelingen und Deutschland seine angestrebten Quoten für PtL-Kerosin durch Eigenproduktion und Importe decken kann.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Herbstsitzung 2023 der Verkehrsministerkonferenz erneut über weitere Fortschritte bei der Umsetzung der nationalen PtL-Roadmap sowie des Klimaschutzes im Luftverkehr zu berichten.

8. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschaftsministerkonferenz, die Energieministerkonferenz und die Umweltministerkonferenz weiterzuleiten. Das BMDV wird gebeten, den Beschluss dem Auswärtigen Amt mit Blick auf die Klimaaußenpolitik zur Kenntnis zu übermitteln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 7.3 der Tagesordnung:
Detektion und Abwehr von Drohnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur Herbstsitzung 2023 über die weiteren Fortschritte zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 7.4 der Tagesordnung:
Reform der Passagierkontrollen an Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, die Verkehrsressorts der Länder regelmäßig am Prozess der Reform der Luftsicherheitskontrollen im Lichte der umfassenden Erkenntnisse insbesondere aus dem Bericht des Bundesrechnungshofs und des sogenannten „Speyer"-Gutachtens zu beteiligen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, fortlaufend über den Sachstand der Gespräche mit denjenigen Flughäfen zu berichten, die Interesse an einer verstärkten Übernahme von Aufgaben im Rahmen der Sicherheitskontrollen durch die Bundespolizei und deren Dienstleistern haben („Frankfurter Modell").
4. Bis zu einer möglichen Übertragung dieser Aufgaben bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV darauf hinzuwirken, dass Möglichkeiten der Optimierung der Abfertigungs- und Kontrollprozesse genutzt werden (z. B. durch kurzfristigen Einsatz neuer Technologie oder Nachrüstung der Software).

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 7.5 der Tagesordnung:
Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Referentenentwurf des Bundesministeriums des Innern und für Heimat vom 19. Januar 2023 zur Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, sich im weiteren Verfahren dafür einzusetzen, dass die Ursachen für die systemseitigen Ineffizienzen und Kostensteigerungen analysiert, die Auswirkungen auf den Wettbewerb berücksichtigt werden, um erst auf Grundlage der so gewonnenen Erkenntnisse den Gebührenrahmen einer erneuten Bewertung zu unterziehen und anzupassen.
3. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Innenministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 8.1 der Tagesordnung:

Ausstattung des Bundeshaushalts für Ersatz-, Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 10. Februar 2023 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass im Bericht des BMDV keine genauere Aufschlüsselung der Finanzmittel nach Binnen- und Seewasserstraße erfolgt ist und bittet um eine entsprechend getrennte Auflistung der Finanzmittel für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen für die nächste Verkehrsministerkonferenz.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Mittel und das Personal für die Wasserstraßen bedarfsgerecht zu erhöhen und in der nächsten Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Haushaltsverhandlungen zu berichten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um einen Bericht zu den Ergebnissen der aufgabenkritischen Überprüfung und Optimierung der Strukturen innerhalb der GDWS auf der nächsten Verkehrsministerkonferenz.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 22./23. März 2023
in Aachen

Punkt 8.2 der Tagesordnung:
Nationale Hafenstrategie

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über die Weiterentwicklung des Erarbeitungsprozesses in den Arbeitsgruppen zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2023 zu berichten.