

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln**

Briefpostanschrift:  
c/o Bundesrat  
11055 Berlin

Hausanschrift:  
Leipziger Str. 3-4  
10117 Berlin

Telefon: 030 - 189100-200, -206, -203  
oder -0  
Telefax: 030 - 1891 00-218  
Internet: [www.verkehrsministerkonferenz.de](http://www.verkehrsministerkonferenz.de)

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



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Gesamtstrategie für den Umweltverbund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Feststellung des BMDV, dass auch die inter- und multimodale Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund im Sinne einer verkehrsträgerübergreifenden, integrierten Gesamtstrategie erforderlich ist. Gleichzeitig stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass das BMDV noch nicht in die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für den Umweltverbund eingetreten ist. Daher bleiben die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz gemäß ihres Beschlusses vom 22./23. März 2023 in Aachen bestehen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Bündnis für moderne Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum Bündnis für moderne Mobilität zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert das BMDV daran, dass in dem vorzulegenden Bericht auch die bisherige Arbeit, die aus dem Bündnis hervorgegangenen Initiativen und die stärkere Zusammenarbeit mit MogLeb, NaKoMo und den Ländernetzwerken erörtert werden sollten. Zudem sollte ein Vorschlag für die künftige Struktur des Bündnisses gemacht werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV deshalb für die nächste GKVS-Sitzung erneut um einen Bericht, der die gemäß dem Beschluss zu TOP 4.3 der GKVS-Sitzung vom 1./2. März 2023 genannten Punkte erörtert.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.3 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 TOP 4.3 „Mobilitätsdaten – Erfordernis eines koordinierten Vorgehens zwischen Bund und Ländern in strategischer, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Dimension“ sowie das vorgelegte Eckpunktepapier zum Mobilitätsdatengesetz zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder und die Stakeholder des Beteiligungsprozesses zum Mobilitätsdatengesetz weiterhin – im Vorfeld des formalen Gesetzgebungsprozesses – eng zu beteiligen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Zielsetzung des Bundes, mit dem Mobilitätsdatengesetz einen zusammenhängenden nationalen Rechtsrahmen zu schaffen, um die auf zahlreiche EU-Verordnungen und nationale Regelungen verteilte Mobilitätsdatenregulatorik zu ordnen und zu konkretisieren. Damit soll insbesondere Planungssicherheit für Datengeber und Datennehmer geschaffen werden. Der Bund wird außerdem gebeten, bei der Ausformulierung des Mobilitätsdatengesetzes auf Verwaltungseffizienz/-vereinfachung und Bürokratieabbau zu achten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, im Zuge der weiteren Ausarbeitung des Mobilitätsdatengesetzes die besondere Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs zur Gestaltung klimafreundlicher Wegekette zu berücksichtigen – dies vor dem Hintergrund, dass Radnetz- und Fußwegenetzdaten im Gegensatz zu anderen

ausdrücklich genannten Datenkategorien nicht eigenständig im Eckpunktepapier benannt sind.

5. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht die Notwendigkeit zu einer möglichst flächendeckenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu kommen. Mögliche Anreize eine Digitalisierung von Mobilitätsdaten nicht durchzuführen sind aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz im Zuge der weiteren Ausarbeitung des Mobilitätsdatengesetzes zu vermeiden. Das Mobilitätsdatengesetz sollte aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz nicht hinter den z. B. im Rahmen des PBefG existierenden Bereitstellungspflichten zurückbleiben.
6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz die Lizenzierung der Daten nach einer möglichst wenig einschränkenden und vor allem einheitlichen Datenlizenz, um eine einfache und rechtssichere Nachnutzung zu ermöglichen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder bei der genaueren Ausgestaltung der Lizenzierung im Stakeholderprozess zu berücksichtigen und bestehende Erfahrungen mit spezifischen Datenlizenzen dazu aufzugreifen.

Aus Gründen der Qualitätssicherung hält es die Verkehrsministerkonferenz für erforderlich, dass Datensätze auf bestimmte Datenlieferanten rückführbar sind und eine Kontaktmöglichkeit für die Meldung von fehlerhaften Daten vorzusehen ist.

7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz eine stärkere Rolle des Bundes als Datenkoordinator für die in seiner Zuständigkeit liegenden Mobilitätsdaten. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund in dem Zusammenhang seine Einwirkungsmöglichkeiten auf die bundeseigenen Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG und Autobahn GmbH geltend zu machen, um eine umfassende und qualitativ hochwertige Datenbereitstellung z. B. von Soll- und Ist-Daten sowie Tarif-/Preisinformationen im Fernverkehr sowie eine umfassende Bereitstellung von Baustelleninformationen im Infrastrukturbereich von Straße und Schiene zu sichern.
8. Die Verkehrsministerkonferenz weist den Bund auf die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Dezember 2021 zu einer föderalen Datenarchitektur hin und bittet den Bund die Rolle der Länder als Datenkoordinatoren im Sinne der von den Ländern vorgelegten Strategie zur Durchgängigen Elektronischen



Mobilitätsdatenversorgung deutlich herauszustellen und die weiteren Schritte zur geplanten gemeinsamen vernetzten Mobilitätsdateninfrastruktur mit den Ländern abzustimmen.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, im weiteren Verfahren gemeinsam mit den Ländern festzulegen, in welchen Fällen Daten vorrangig über Systeme der Länder in Anlehnung an die Regelungen in § 3a (5) PBefG an den Nationalen Zugangspunkt geliefert werden sollen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in der finalen Fassung des Mobilitätsdatengesetzes die Entwicklungen auf der EU-Ebene im Blick zu halten und u. a. in Abhängigkeit der Ergebnisse der europäischen C-Roads-Plattform auch Daten zur Einführung von C-ITS-Diensten in den finalen Datenkatalog aufzunehmen.
11. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zu prüfen, inwiefern die Mobilithek und der Mobility Data Space (MDS) als Leuchtturmprojekt der Digitalstrategie des Bundes über eine reine Kopplung der Systeme hinausgehend im Einvernehmen mit dem MDS und seinen Gesellschaftern noch enger zusammen gedacht und ggf. betrieben werden können – z. B. durch Rückgriff der Mobilithek auf bereits vorhandene technologische und organisatorische Strukturen des MDS. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz könnten sich daraus wertvolle Synergieeffekte im Sinne eines kohärenten Mobilitätsdatenökosystems ergeben.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

SUMP-Unterstützungsaktivitäten des Bundes und der Länder

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Kommunen mit einem Förderprogramm zur Aufstellung und Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsplänen („Sustainable Urban Mobility Plans“ oder SUMP) unterstützen wird. Sie unterstreicht die Empfehlung der KOM, bei der Aufstellung eines nationalen SUMP-Unterstützungsprogramms bestehende Programme zu ergänzen und bittet das BMDV, die Länder frühzeitig in die Konzeption eines solchen Programms miteinzubeziehen. In Ländern, die bisher keine Strukturen zur Unterstützung der Kommunen bei nachhaltiger Mobilitätsplanung eingerichtet haben, soll das BMDV beim Aufbau solcher Strukturen unterstützen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, bei der Gestaltung des Förderprogramms insbesondere auch die Erstellung nachhaltiger Mobilitätspläne zu fördern, die im Verflechtungsraum („functional area“) der städtischen Knoten („urban nodes“) gemeindeübergreifend erstellt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt darüber hinaus, den Empfehlungen der KOM folgend, frühzeitig eine unabhängige Expertengruppe einzurichten, in der neben den Ländern auch Kommunen und Regionen sowie weitere Experten im Bereich nachhaltiger Mobilitätsplanung insbesondere aus der Wissenschaft und Planungspraxis vertreten sind. Sie soll entsprechend der Empfehlung der KOM unter anderem die inhaltliche Ausrichtung und Festlegung des SUMP-Ansatzes in Deutschland gemeinsam mit dem BMDV bewerten und konkretisieren.

4. Bei der Festlegung von verpflichtenden Kriterien für die Aufstellung und Umsetzung von SUMP bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV besonders darauf zu achten, dass sowohl das Subsidiaritätsprinzip als auch die Planungshoheit der Kommunen gewährleistet werden. Sie empfiehlt dem BMDV, Rahmenkriterien zu den Erarbeitungsprozessen entsprechend der SUMP-Prinzipien, jedoch keine detaillierten inhaltlichen Kriterien, festzulegen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMDV auf, Kommunen sowohl bei der Datenerhebung als auch bei der Datenbereitstellung sowie deren Weitergabe an die KOM zu unterstützen, falls eine solche Verpflichtung auf die Kommunen und Regionen zukommt.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, auf der Frühjahrskonferenz 2024 über den Stand der Umsetzung des Unterstützungsprogrammes zu berichten.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

ITS Beirat

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum ITS Beirat zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erfolgreiche Konstituierung des ITS Beirates und der zugehörigen Fachbeiräte und Arbeitsgruppen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV in Abstimmung mit dem ITS Beirat ein Konzept für eine bundeseinheitliche Umsetzung einer Sicherheitsinfrastruktur für C-ITS Nachrichten unter Berücksichtigung der EU-Vorgaben zu erstellen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die GKVS, zur Herbstkonferenz 2025 über den Sachstand zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

**Mobilität und Klimaschutz**

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Verkehrssektor die Emissionsziele im Jahr 2020 auch aufgrund der strikten Maßnahmen im Zuge der Coronapandemie eingehalten hat. In den Jahren 2021 und 2022 wurden die Zielwerte nicht erreicht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass eine Abkehr von den Sektorzielen den politischen Handlungsdruck für wirksame Maßnahmen im Verkehrssektor reduziert. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, trotz Gesamtbetrachtung aller Sektoren, stärker als bisher Maßnahmen im Verkehrssektor zu ergreifen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass die erreichten Emissionsminderungen je Sektor in dem jährlichen Monitoring weiterhin separat ausgewiesen werden sollen und dass insbesondere die Sektoren, die zur Zielverfehlung beigetragen haben, Maßnahmen zur Minderung ergreifen sollen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass der Verkehrssektor, im Hinblick auf die im Koalitionsausschuss beschlossene Aufweichung der Sektorziele, stärker die Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele im Energiesektor übernimmt. Dementsprechend sind neben dem Vorantreiben der Antriebswende auch wirkungsvolle Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und Verkehrsvermeidung im motorisierten Individualverkehr (MIV) anzugehen. Dabei sind die Belange des ländlichen Raums zu berücksichtigen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich dringend um die für den Klimaschutz notwendigen Reformen zu kümmern, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, geeignete Maßnahmen zu prüfen und die Länder einzubeziehen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Elektromobilität: Die Ziele Deutschlands

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz drängt auf eine Beschleunigung der Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II, um das Bundes-15-Millionen-Fahrzeuge-Ziel bis 2030 zu erreichen. Einige wichtige Maßnahmen liegen derzeit hinter dem Zeitplan. Insbesondere die Umsetzung der nachfolgend genannten Punkte ist nach Einschätzung der Länder entscheidend, um bestehende Hemmnisse beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zeitnah aufzulösen.
3. Für die Verkehrsministerkonferenz stellt insbesondere der im Süden schleppend verlaufende Stromnetzausbau eine erhebliche Hürde zur Erreichung der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte dar. Außerdem ist zwingend erforderlich, die Digitalisierung voranzutreiben, um die bestehenden Kapazitäten bestmöglich zu nutzen. Parallel dazu muss der Ausbau der Netze bedarfsgerecht und vorausschauend vorangetrieben werden.

Die Verkehrsministerkonferenz verweist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Maßnahmen 42 bis 46 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, welche mit größtem Engagement zeitnah zur Umsetzung gebracht werden müssen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz weist den Bund darauf hin, dass eine bundesweite Angleichung von Regelungen und Mindestvorschriften für (Bau-) Genehmigungsverfahren und den Aufbau von Ladeinfrastruktur von Seiten der Wirtschaft gefordert wird. Die Verkehrsministerkonferenz ist grundsätzlich offen, Vereinheitlichungen zu

diskutieren, sofern berechtigte Einzelinteressen der Länder weiter Berücksichtigung finden. Insbesondere eine Diskussion über die Ausgestaltung der Landesbauordnungen und der Kampfmittelverordnung der Länder ist notwendig. Sie regt daher die Initiierung eines solchen Austauschprozesses über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur an.

5. Maßnahme Nummer 19 des Masterplans Ladeinfrastruktur II sieht vor, die Planungs- und Freigabeprozesse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur und ergänzender Elemente (z. B. Beschilderung, Flächenmarkierung, Musterlayouts) an Bundesautobahnen zu vereinheitlichen.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Ergebnisse mit den Ländern zu teilen und zu prüfen, ob diese sich als Blaupause für die Vereinheitlichung von Regelungen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur eignen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung des Bundes, dass rechtliche, bauliche, technische und steuerliche Hemmnisse den Ausbau der nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur massiv bremsen.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund dazu auf, diese Hemmnisse abzubauen und mit Anreizsystemen den erforderlichen Ausbau der nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur zu fördern.

7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die angestrebte Überarbeitung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) und bittet um frühzeitige Beteiligung der Länder in diesem Prozess, um gemeinsam praktikable und zukunftsorientierte Lösungen zu entwickeln.

Insbesondere müssen aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz in der GEIG-Novelle Anreize und Regelungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Bestandsgebäuden, auch unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Mehrparteienhäusern und Wohnungseigentumsgemeinschaften (WEG), ausgearbeitet werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder über den Umsetzungsstand des Maßnahmenbündels aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II zur Ladeinfrastruktur für E-Nutzfahrzeuge (Maßnahmen Nummer 59 bis 68) zu informieren und insbesondere bei der Ausbauplanung einzubeziehen.

9. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an den Vorsitz der Bauministerkonferenz und an den Vorsitz der Energieministerkonferenz weiterzuleiten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung, ein KRITIS-Dachgesetz zu verabschieden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, beim federführenden Ressort darauf hinzuwirken, bei der zu erlassenden Rechtsverordnung nach § 15 des Referentenentwurfs des KRITIS-Dachgesetzes die Länder aktiv in den Erstellungsprozess einzubeziehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV darauf hinzuwirken, dass bei der Ausgestaltung der Vorschriften des KRITIS-Dachgesetzes der Gefahr von Doppelverpflichtungen und unnötiger Bürokratie wirksam begegnet wird, um das erklärte Ziel des KRITIS-Dachgesetzes - die Arbeitsfähigkeit der Wirtschaft sicherzustellen - nicht zu konterkarieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, auf der nächsten Frühjahrskonferenz 2024 weiter über den Stand zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 14./15. Oktober 2020, in dem zunächst eine Verstärkung der coronabedingten Aufstockung der Regionalisierungsmittel um 2,5 Mrd. Euro ab 2020 gefordert wurde, um die Klimaschutzziele des Bundes auch durch den Ausbau des ÖPNV erreichen zu können. Auf der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 29. Juni 2021 wurde diese Forderung basierend auf der Studie des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen zum zukünftigen Finanzierungsbedarf im ÖPNV konkretisiert. Zur weiteren Umsetzung haben Bund und Länder sich in einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 23. Februar 2022 verständigt, eine Bund-Länder-AG zur Vorbereitung eines Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV einzusetzen. Auf Fachebene sollten Bund und Länder eine zukunftsfähige Finanzierungsstruktur erarbeiten. In dieser Bund-Länder-AG erfolgte bisher die Verständigung über gemeinsame Ziele, die Mittelverwendung und der Mittelbedarf sowohl der Länder als auch der kommunalen Ebene wurde transparent dargestellt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält angesichts der Preisentwicklungen und aufgrund des zeitlichen Vorlaufs bei Angebotsausweitungen und Infrastrukturmaßnahmen eine

zeitnahe Verständigung über eine weitere Anhebung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel weiterhin für dringend erforderlich, um die Klimaschutzziele des Bundes und die gemeinsamen Ziele der weiteren Attraktivierung des ÖPNV zu verwirklichen und erste Umsetzungsschritte zu tätigen. Daher erwartet die Verkehrsministerkonferenz einen zeitnahen Abschluss der Arbeiten der Bund-Länder-AG für den Ausbau- und Modernisierungspakt.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert in diesem Zusammenhang, dass das vom BMDV im Jahr 2022 beauftragte Gutachten zur Bewertung der in 2021 vorgelegten Studie des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen zum zukünftigen Finanzierungsbedarf im ÖPNV den Ländern vor der Sitzung der Bund-Länder-AG zum Ausbau- und Modernisierungspakt im August 2023 und auch vor der GKVS im September 2023 noch nicht in der Langfassung vorlag. Dieses Gutachten beschäftigt sich mit den Betriebskosten bestehender und bereits geplanter Verkehre. Es ist eine wesentliche Grundlage für die weiteren Beratungen der Bund-Länder-AG zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV. Nachdem die Studie vorgelegt wurde, kann nunmehr ein Abgleich mit den Randbedingungen, Annahmen und Inhalten gegenüber dem VDV-Leistungskostengutachten vorgenommen und der Finanzierungsbedarf um die Mittelbedarfe für Investitionen bezüglich Ausbau- und Modernisierung ergänzt werden. Auf diese Weise soll ein gemeinsames Verständnis von Bund, Ländern und kommunaler Ebene zum Finanzierungsbedarf entwickelt werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, auf diese Weise sowohl den langfristigen Finanzierungsbedarf zur Absicherung der Status quo-Entwicklung inklusive Deutschlandticket wie auch den aufsetzenden Finanzierungsbedarf zur Umsetzung des zwischen Ländern und Bund abgestimmten Ausbau- und Modernisierungspakt-Leitbilds für eine politische Entscheidung der Finanzierungsmodalitäten zu ermitteln. Die Länder erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass als Folge der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs dessen Finanzierung vollständig dem Bund obliegt.



6. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Prozess des Ausbau- und Modernisierungspaktes gemeinsam von Bund, Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden konstruktiv und forciert weitergeführt wird. Dazu bedarf es arbeitsfähiger Beratungsformate.
7. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass nach Vorliegen aller Datengrundlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen hinsichtlich sowohl der Mittelverwendung als auch des zukünftigen Mittelbedarfs im ÖPNV ein Konzept für den Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV vorgelegt wird. Der Ausbau- und Modernisierungspakt sollte ab spätestens 1. Januar 2025 wirksam werden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

c) Deutschlandticket fortsetzen: Planungssicherheit für Verkehrsbranche und Fahrgäste schaffen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Das Deutschlandticket ist ein gemeinsames Erfolgsprojekt von Bund und Ländern für ein einfaches, günstiges und deutschlandweit gültiges Ticket. Es muss gemeinsam fortgeführt und nachhaltig finanziert werden.
3. Die Länder sind bereit, dauerhaft die Hälfte des Zuschussbedarfs für das Deutschlandticket zu finanzieren. Sie erwarten vom Bund, dass er seinerseits die Verantwortung für die Finanzierung der anderen Hälfte des Zuschussbedarfs übernimmt.
4. Die Endabrechnung der tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile der Jahre 2023 und 2024 soll gemeinsam erfolgen. Hierzu müssen kurzfristig Entscheidungen getroffen und umgesetzt werden.
5. Auf Grundlage der Erkenntnisse für das erste Jahr seit Einführung des Deutschlandtickets soll bis zur Mitte des Jahres 2024 die finanzielle Absicherung für das Gesamtjahr 2024 aktualisiert werden, insofern die gewonnenen Erkenntnisse Anpassungen erforderlich machen. Für die erfolgreiche Fortsetzung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2025 und die Finanzierungssicherheit der Verkehrsunternehmen und -verbände muss rechtzeitig eine neue dauerhafte Finanzarchitektur eingeführt werden.

6. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder werden gebeten, bei ihrer Besprechung am 6. November 2023 die hier formulierten Anliegen aufzugreifen und auf Basis ihrer bisherigen Beschlüsse vom 2. November 2022 und vom 8. Dezember 2022 einen aktualisierten Beschluss zu fassen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, sich für die zeitnahe Vorlage eines Europäischen Zeit- und Investitionsplans zur DAK-Einführung inklusive eines ergänzenden Förderprogramms einzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Aussicht auf eine Einzelwagenförderung im Schienengüterverkehr, um die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene zu stärken.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Einzelwagenförderung insbesondere auf die Gewinnung von Neuverkehren und damit auf die Bedienfahrten im Einzelwagenverkehr auszurichten sowie die hierfür vorgesehenen Fördermittel wettbewerbsneutral zu verwenden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz geht davon aus, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split von 25 Prozent mit den aktuellen Planungen zum Deutschlandtakt nicht erreicht werden kann. Sie bittet den Bund, die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in den Planungen zum Deutschlandtakt zu berücksichtigen und deren Finanzierung sicherzustellen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich für die wirksame Förderung eines klimafreundlichen Güterverkehrs bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass in der anstehenden Novellierung der Richtlinie 1999/62/EG eine Möglichkeit zur Freistellung des Zu- und Ablaufs des Kombinierten Verkehrs von der Lkw-Maut geschaffen wird.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Vorlage eines Berichtes zur nächsten Verkehrsministerkonferenz.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den aktualisierten Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel in keiner Form ausreichend sind, um einerseits die bestehenden Verkehre aufrecht zu erhalten und andererseits die notwendige Veränderung des Modal Split zu erreichen. Daher ist eine Steigerung der Regionalisierungsmittel dringend erforderlich.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund beabsichtigt, zusätzliche Investitionsmittel für die Schiene zur Verfügung zu stellen. Sie bittet, dass die Mittel nicht als Eigenkapital sondern zweckgebunden der geplanten DB InfraGO für Ausbau und Sanierung des Schienennetzes bereitgestellt werden. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, einen erheblichen Anteil dieser Mittel auch für die Sanierung des Bestandsnetzes jenseits der sogenannten Hochleistungskorridore zu verwenden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass ein zuverlässiger Betrieb wie auch der geplante Hochlauf der Investitionen nur mit zusätzlichem Personal in den Behörden, bei der Deutschen Bahn sowie weiteren beteiligten Unternehmen leistbar sein wird. Es ist ansonsten zu erwarten, dass die zusätzlichen Investitionen insbesondere in die Hochleistungskorridore zu Lasten von anderen Eisenbahn-Projekten gehen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund vor diesem Hintergrund, gemeinsam mit den Ländern und der Branche verstärkt Maßnahmen für die Gewinnung und Ausbildung von qualifiziertem Personal zu initiieren.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei der Beschlussfassung sowie der Umsetzung der Verordnung der Europäischen Kommission für ein effektiveres Kapazitätsmanagement die Belange des Schienenpersonennahverkehrs gleichberechtigt zum Schienenpersonenfernverkehr und zum Güterverkehr zu berücksichtigen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erheblichen Anstrengungen des Bundes zur Steigerung der Attraktivität von Bahnhöfen durch legislative und haushalterische Maßnahmen. Darüber hinaus begrüßt die Verkehrsministerkonferenz die Ankündigung des Bundes, die Länder zeitgerecht in die Abstimmungen zu einem Bahnhofsprogramm einzubeziehen. Sie bittet, dass die Einbeziehung der Länder in die laufenden Gespräche umgehend erfolgt, um eine qualifizierte Beratung zu ermöglichen, und die Integration der verschiedenen Förderinstrumente zu einem Gesamtkonzept zu betreiben.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Stärkung des Nachtzugverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis und bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Länder über die Ergebnisse der beauftragten Studien zum Nachtzugverkehr zu informieren sowie darzulegen, welche Schlüsse es aus den Ergebnissen zieht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund bisher die Forderungen der Länder aus der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. März 2023 nicht umgesetzt hat. Daher fordert die Verkehrsministerkonferenz nochmals den Bund auf, sich stärker für das Nachtzugnetz einzusetzen. Sie bittet den Bund, im Rahmen der nächsten Sitzung zum Stand der Umsetzung der konkreten Forderungen der Länder aus der letzten Verkehrsministerkonferenz zu berichten und dabei auch auf die Integration in den Deutschlandtakt einzugehen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.5 der Tagesordnung:  
Hochleistungsnetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine weitere und vertiefte Einbeziehung der Länder in die Planungen zur Sanierung der Hochleistungskorridore und der korrespondierenden Umleitungsstrecken wegen der erheblichen Betroffenheit des SPNV und der regionalen Schienen- und Straßeninfrastruktur für erforderlich. Dies sollte in einem Austauschformat zwischen den durch die jeweiligen Strecken (Hochleistungskorridor und Umleitungsstrecke) betroffenen Ländern, der DB sowie von betroffenen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern erfolgen.
2. Für diejenigen Verkehre des SPNV, die während der Sperrungen nicht auf Umleitungsstrecken abgewickelt werden können und als Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen auf die Straße verlagert werden müssen, ist es unabdingbar, dass das dafür benötigte Straßennetz in diesem Zeitraum zur Verfügung steht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass kontinuierlich Erhaltungsmaßnahmen an Fahrbahnen durchgeführt werden und die Tragfähigkeit einiger Brücken eingeschränkt ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund als Initiator, dafür Sorge zu tragen, dass auch die Baulastträger der Straßeninfrastruktur frühzeitig in die Planungen des SEV einbezogen werden und dadurch die Nutzung des Straßennetzes für den SEV sichergestellt wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine angemessene finanzielle Beteiligung des Infrastrukturbetreibers an den Mehrkosten der Besteller für einen ausreichenden SEV für zwingend und fordert den Bund auf, die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Stand der Umsetzung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass perspektivisch die Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag gerade im Hinblick auf die Entflechtung von InfraGO und DB AG (Holding) insbesondere durch die Auflösung von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen umgesetzt wird. Gewinne müssen in der InfraGO verbleiben.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund die Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft umsetzen will, damit es zukünftig zu einer deutlichen Verbesserung bei der Qualität des Eisenbahnnetzes kommen soll. Dabei sollte der Bund darauf achten, dass insbesondere auch die Belange der bisherigen DB Station & Service AG angemessen berücksichtigt werden.
4. Ebenso begrüßt die Verkehrsministerkonferenz, dass der Bund eine intensivere Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft des Bundes plant und dazu größeres Know-how vorhalten möchte. Die genaue Gestaltung der Steuerung durch den Bund ist bislang jedoch unklar und bedarf einer weiteren Konkretisierung durch den Bund. Die Verkehrsministerkonferenz bittet, dabei die Länder einzubeziehen und empfiehlt perspektivisch insbesondere die Rechtsform einer GmbH für die neue InfraGo, so wie bei der Autobahn-GmbH des Bundes; dadurch würde die Steuerung durch den Bund wesentlich erleichtert.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Gründung der InfraGO zum 1. Januar 2024 lediglich der Beginn einer umfassenden Strukturreform sein kann, wie sie die Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2021 empfohlen hat.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, innerhalb des DB-Konzerns weitgehende finanzielle, organisatorische und personelle Unabhängigkeit der InfraGO herzustellen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet eine transparente Finanzierungsarchitektur über nur wenige Finanzierungsinstrumente.
8. Die Verkehrsministerkonferenz vertritt die Auffassung, dass der Ausbau und Betrieb der Infrastruktur als öffentliche Staatsaufgabe (siehe Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz) nicht anhand von betriebswirtschaftlichen Kriterien, sondern im Sinne der Gemeinwohlorientierung nach volkswirtschaftlichen Kriterien beurteilt werden sollte.
9. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, im Rahmen der Gründung der InfraGO auch die Strukturen und Entscheidungsprozesse innerhalb der DB kritisch zu überprüfen und mit der Ziel der Beschleunigung und Vereinfachung weiterzuentwickeln.
10. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, die Gründung der InfraGO und diesbezügliche Strukturprozesse auch für die Prüfung einer Regionalisierung von Schieneninfrastruktur zu nutzen. Insbesondere könnten Effizienzsteigerungen mit der Bündelung aller Bautätigkeit an und um die Schiene in einem gesamtverantwortlichen Ressort in der Region erreicht werden, dem auch die Steuerung des Budgets und die Verantwortung für die Information an Fahrgäste, Güterversender, Verkehrsunternehmen und Landesregierungen aus einer Hand übertragen werden.
11. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, dass auch die Länder in den Gremien der InfraGO vertreten sind. Insbesondere sollte ein Ländervertreter einen Sitz im Aufsichtsrat erhalten.
12. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr erneut an seine Zusage, die Expertise der Länder in die weiteren Planungen des Bundes zur InfraGO einzubeziehen und an den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. März 2023, eine Lenkungsgruppe unter Beteiligung der Länder zu etablieren. Sie stellt fest, dass dies überhaupt nicht in ausreichendem Maße erfolgt ist.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.7 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 Vielzahl an Beschlüssen zur Umsetzung des bundesweiten DSD-Rollouts auf der Grundlage des europäischen Standards ETCS (European Train Control System) insbesondere den Beschluss vom 12./13. Oktober 2022.
2. Die Evaluierung der Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung im Modellvorhaben „Digitaler Knoten Stuttgart“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die früheren Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz bekräftigt. Allerdings stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass weiterhin eine zentrale politische Steuerung seitens des Bundes und eine verlässliche und auskömmliche Bundesfinanzierung des DSD-Rollouts fehlt. Auf der Fahrzeugseite fehlt diese vollständig.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass das BMDV fast fünf Jahre nach der „Machbarkeitsstudie Rollout von ETCS/DSTW“ eine weitere Machbarkeitsstudie zur „Neuausrichtung Gesamtstrategie ETCS in Deutschland“ kürzlich vergeben hat. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass durch diese Studie erneut erarbeitet werden soll, wie eine zentrale Steuerung und eine bundesweite Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung inkl. ETCS und weitere digitaler Techniken gestaltet werden könnte.

4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die DB Netz AG im Juli dieses Jahres eine Streckenübersicht veröffentlicht hat, aus der hervorgeht, welche Strecken bis Ende des Jahres 2028 mit ETCS und weiteren digitalen Techniken des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) ausgerüstet werden sollen. Zudem sind Strecken aufgeführt, die ohne Doppelausrüstung mit konventioneller Signalisierung ausschließlich mit ETCS ausgestattet werden sollen. Ziel dabei ist es, ETCS schnellstmöglich als Netzzugangsbedingung festzulegen. In der Folge müssen die dort verkehrenden Fahrzeuge fristgerecht zwingend mit ETCS-Fahrzeuggeräten ausgestattet werden, um weiterhin den Verkehr aufrechtzuhalten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Ansicht der Bundesnetzagentur, dass im Zuge der Digitalisierung der Schiene nur durch den Verzicht auf Doppelausrüstung mit konventioneller Signalisierung („ETCS-only“) Kapazitätsgewinne auf der Bestandsinfrastruktur erzielbar sind. Dafür ist jedoch eine umgehende Bundesförderung der DSD-Fahrzeugausrüstung unabdingbar, um ETCS als Netzzugangsbedingung deklarieren zu können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, unverzüglich einen DSD-Rollout-Koordinator zu benennen. Elementar ist dabei die Mandatierung eines zentralen Fahrzeugkoordinators durch den Bund, um die Fahrzeugausrüstung bundesweit zu bündeln und weitere Synergieeffekte zu erzielen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz erneuert in diesem Zusammenhang ihre dringende Forderung an den Bund, bis Ende des Jahres 2023 ein einheitliches Finanzierungsinstrument als Grundlage zur DSD-Fahrzeugaus- und -umrüstung für alle Verkehrsarten und Komponenten der DSD zu schaffen und bei der EU zur Notifizierung einzureichen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.8 der Tagesordnung:  
Fachkräftebedarf für den ÖV-Ausbau

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Fachkräftemangel bei Busfahrerinnen und Busfahrern ein Hemmnis für den weiteren ÖV-Ausbau ist.
2. Die Gewinnung von Fachkräften erfordert eine Ausweitung der Zahl der Fahrerlaubnisse. Das bestehende Potential von zugewanderten Arbeitskräften und Flüchtlingen sollte besser genutzt werden – mit Vorteilen für die Menschen und den Transportsektor. Hier besteht ein Bedarf für Optimierung der Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Vorgaben für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D, hier insbesondere die Zahl der Mindestfahrstunden, zu prüfen. Ziel der Prüfung soll eine Optimierung der Fahrschulausbildung für den Busführerschein unter Wahrung der Verkehrssicherheit sein.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.9 der Tagesordnung:

Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz auch für Aus- und Neubau in See- und Binnenhäfen öffnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um die Öffnung des SGFFG auch für Aus- und Neubaumaßnahmen in See- und Binnenhäfen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund auch die Förderhöchstgrenzen in § 2 SGFFG für Seehäfen auf 5,5 Millionen Euro und für Binnenhäfen auf 2,2 Millionen Euro zu erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, das Fördervolumen zur Finanzierung des SGFFG weiter und deutlich spürbar zu erhöhen und die Förderbescheiderteilung zu beschleunigen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine Erhöhung der Fördersätze im Rahmen der beihilferechtlichen Zulässigkeit zu prüfen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Erläuterung dazu, welche „anderen Bezugsgrößen hinsichtlich eines erreichbaren volkswirtschaftlichen Nutzens“ möglich sind abweichend von dem vorgegebenen Berechnungsschema in den „Richtlinien zum Vollzug des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG)“.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Vorlage eines Berichtes im Arbeitskreis Bahnpolitik.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 5.10 der Tagesordnung:

Fortentwicklung des GVFG-Bundesprogramms für SPNV-Projekte bei den Eisenbahnen des Bundes

1. Die Bundesregierung wird gebeten, die folgenden grundlegenden Anpassungen beim GVFG-Bundesprogramm in Bezug auf Projekte der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere der Eisenbahnen des Bundes, vorzunehmen:
  - a) Anerkennung der tatsächlichen Planungskosten insgesamt als zuwendungsfähige Kosten;
  - b) Anhebung des Fördersatzes auf bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten für Vorhaben zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes, soweit diese nicht aus dem Bedarfsplan des Bundes finanziert werden;
  - c) Aufhebung der zeitlichen Befristung für die nachrangigen Fördertatbestände „Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen“ (§ 2 Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2 GVFG) sowie „Grundsanie rung“ (§ 2 Absatz 3 Nummer 1 und 2 GVFG);
  - d) Verbindlichkeit einer Förderzusage nach dem Bundesprogramm dem Grunde und der Höhe nach, so dass eine nachträgliche Absenkung des Fördersatzes nicht mehr erfolgen kann und nicht von den anderen Projektpartnern abgedeckt werden muss;
  - e) Bedarfsgerechte Anhebung der inzwischen nicht mehr auskömmlichen Förderhöchstsätze im Rahmen von Stationsmaßnahmen.

2. Die Bundesregierung wird gebeten, die gesetzlichen bzw. gesellschaftsrechtlichen Regelungen bzw. die Vorgaben gegenüber der Deutschen Bahn und der zukünftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft dahingehend weiterzuentwickeln,
  - a) dass die Gemeinwohlorientierung auch innerhalb des GVFG zum Tragen kommt und beispielsweise Zusatzzahlungen durch die Länder für Wirtschaftlichkeitsausgleiche bzw. erhöhte Stationsentgelte nach § 37 Absatz 3 ERegG zum Betrieb der DB-Infrastruktur zukünftig entfallen;
  - b) dass eine finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers (der DB) an Infrastrukturprojekten der DB grundsätzlich sowohl für die Planungs- als auch Baukosten sowie ggf. anfallende Mehrkosten erfolgt, insbesondere auch bei Maßnahmen nach dem GVFG;
  - c) dass die DB als Vorhabenträger stets die Vor- und Zwischenfinanzierung des Bundesanteils bei der Finanzierung von GVFG-Projekten an der eigenen Infrastruktur übernimmt bzw. sie in die Lage versetzt wird, sich daran zu beteiligen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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 die Bestrebungen der Kommission zur Einführung eines europaweit harmonisierten Maßnahmensystems für Fahranfänger im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG (der sogenannten 3. EU-Führerscheinrichtlinie). Vor diesem Hintergrund wird der Vorschlag des Bundes befürwortet, von einer weiteren Bearbeitung des in der Frühjahrs-sitzung 2023 vorgelegten „Konzeptes für Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahranfängern“ bis zum Vorliegen der finalen Fassung der neuen Richtlinie abzusehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, nach Vorliegen der finalen Fassung der neuen Richtlinie über den Sachstand sowie gegebenenfalls der Wiederaufnahme der Bearbeitung des Konzeptes zu berichten.





Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.2 der Tagesordnung:  
Neustrukturierung der Fahrerlaubnisprüfung

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) die durch die GKVS erbetene Befassung des Bund-Länder-Fachausschusses „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ mit der Frage der Aufhebung der Alleinbeauftragung der Technischen Prüfstellen bei der Fahrerlaubnisprüfung zwischenzeitlich erfolgt ist.
2. Im Hinblick auf die Beschlussfassung der GKVS vom 1./2. März 2023 vermisst die Verkehrsministerkonferenz indes ein Aufgreifen der Diskussion (und ggf. Gesetzgebung) über die Anforderungen an Fahrerlaubnisprüfer/-innen (Zugangsvoraussetzungen, Ausbildung und Prüfung, Fortbildungspflichten) durch das BMDV.
3. Eine Entscheidung über eine Neustrukturierung der Fahrerlaubnisprüfung im Sinne einer Optimierung des bestehenden Systems kann aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz nicht vor einer Prüfung und Entscheidung über die Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfer/-innen getroffen werden. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV zunächst um eine diesbezügliche Prüfung und Berichterstattung.
4. Die Errichtung einer neuen Technischen Prüfstelle, die den hohen Anforderungen des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachvG) entspricht, erfordert weitreichende, organisatorische, personelle und sachliche Anstrengungen. Die Schaffung einer Änderung oder Ausnahme von § 10 Absatz 1 Satz 3 KfSachvG zur vorübergehenden Beauftragung mehrerer Technischen Prüfstellen ist daher aus derzeitiger Sicht nicht geeignet, um einem regional vorübergehend bestehenden Prüfungsengpass begegnen zu können.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.3 der Tagesordnung:  
Optimierung der Fahrschülersausbildung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über den Stand der Umsetzung der Optimierung der Fahrschülersausbildung zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.4 der Tagesordnung:  
Kleiner Fachkundenachweis

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über den Fortgang des Verfahrens zur Frühjahrskonferenz zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.5 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 bittet das BMDV, die Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie zu forcieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst wiederholt im Bericht Aussagen zu den Vorschlägen der Ad-hoc-AG Fußverkehr vom Frühjahr 2021. Sie bittet daher wiederholt um eine Darstellung des BMDV, wie mit den Vorschlägen verfahren wird.





Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie erinnert das BMDV an die Umsetzung der im Beschluss zu TOP 6.4 der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. März 2023 unter den Nummern 3, 4 und 6 aufgeführten Bitten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.7 der Tagesordnung:

Umsetzung der europarechtlichen Option zur temporären Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise und Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 Fahrerlaubnisverordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie begrüßt die Absicht des BMDV, aus der Ukraine geflüchteten Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern den Zugang zum Beruf zu erleichtern. Dafür ist zu prüfen, ob von der in der Verordnung (EU) 2022/1280 vorgesehenen Option, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, Gebrauch gemacht werden sollte.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die dazu notwendigen Schritte einzuleiten. Bis zum Inkrafttreten einer neuen Verordnung gelten die bisherigen Regelungen zum Schutzstatus.
4. Der Verkehrsministerkonferenz ist hierbei wichtig, zügig praktikable und schnell umsetzbare Lösungen zu finden und ohne umfangreiche neue Länderregelungen auszukommen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.8 der Tagesordnung:  
Verkehrssicherheit auf Landstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass die Zahl der Getöteten auf Landstraßen mit rund 1.500 Menschen und damit 60 Prozent der gesamten Verkehrstoten in den vergangenen Jahren auf konstant hohem Niveau stagniert.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Bund-Länder-Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit einzuberufen mit dem Ziel, Vorschläge für Maßnahmen zu prüfen und zu entwickeln, durch die die Sicherheit auf Landstraßen deutlich erhöht wird. In die Arbeitsgruppe können neben Bund und Ländern bei spezifischen Fragestellungen auch externe Akteure eingeladen werden.
3. Die Arbeitsgruppe wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz einen Bericht über mögliche Maßnahmen sowie ihre Bewertung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorzulegen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.9 der Tagesordnung:

Großraum- und Schwertransporte

a) Optimierung Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Freistaates Bayern zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) um die Einsetzung und Leitung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe. Ziel dieser Arbeitsgruppe soll es sein, einen Vorschlag zur Beschleunigung der Entwicklung hin zu einem zeitgemäßen, eindeutigen, effizienten und praktisch umsetzbaren Ablauf des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens zu erarbeiten, der eine weitestgehend automatisierte und digitalisierte Bearbeitung ermöglicht. Zudem sind die daraus resultierenden Änderungserfordernisse der einschlägigen Regelwerke zu beschreiben. Sie berichtet direkt der GKVS und stellt ihre abschließenden Ergebnisse spätestens in der übernächsten Sitzung der GKVS vor.
3. Im Hinblick auf die bundesweite Bedeutung einer effizienten Abwicklung von GST erwarten die Länder, dass das BMDV bei der Optimierung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens für GST maßgeblich mitwirkt. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV, die Federführung für die Ad-hoc-Arbeitsgruppe GST-Verfahren zu übernehmen und die Fortschreibung der einschlägigen Regelwerke aktiv zu beschleunigen.





Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.9 der Tagesordnung:

Großraum- und Schwertransporte

b) Verlagerung von Groß- und Schwertransporten (GST) von der Straße auf die Wasserstraße - Beitrag zur Beschleunigung des Windenergieausbaus

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bestrebungen des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) zur Verlagerung der Großraum- und Schwertransporte (GST) auf die Wasserstraße zur Unterstützung der Windenergie-an-Land-Strategie, denn sie liefert einen Beitrag für die Erreichung von Nachhaltigkeits- und Klimaschutzzielen Deutschlands und ist zur Entlastung der Infrastruktur der Straße, insbesondere der Brücken geboten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz befürwortet die Entwicklung von Mikrokorridoren anhand von Beispielprojekten zur Etablierung möglicher Linienverkehre zu den Häfen v. a. in Deutschland.
3. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem BMDV für die kurzfristige Bereitstellung von Finanzmitteln als Anschubfinanzierung für GST-Verlagerungen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über den Sachstand der GST-Maßnahmen und deren weiteren Entwicklung zu berichten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland, über die bisherigen Erfahrungen im Zusammenhang mit GST-Verlagerungsprojekten zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.10 der Tagesordnung:  
Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis und dankt dem Bund für sein weiterhin inhaltlich und finanziell hohes 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 erwartet, dass im kommenden Haushaltsentwurf der Bundesregierung keine Kürzung der Radverkehrsförderung erfolgt. Die Verkehrsministerkonferenz betont aber, dass zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 und zum Ausgleich der Inflation eine Dynamisierung der Radverkehrsfördermittel des Bundes als zwingend notwendig erachtet wird. Dieser Forderung der Verkehrsministerkonferenz wurde noch nicht Rechnung getragen. Darüber hinaus bedarf es jedoch der jährlichen Bereitstellung auskömmlicher zusätzlicher Mittel, um den Ländern zu ermöglichen, die für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ im Bundeshaushalt etatisierten Mittel zeitnah und vollständig für mehrjährige Maßnahmen zu binden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMDV eine Vielzahl der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 4. Mai 2022 in Bremen aufgegriffen und deren Umsetzung vorbereitet bzw. umgesetzt hat, unter anderem zur Finanzierung von Lückenschlüssen im Radwegenetz des Bundes entlang von Bundesstraßen und zur Gewährung von Zuschüssen bei der Erneuerung von Kreuzungsbauwerken im Zuge von Strecken bundeseigener Eisenbahnen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, diese neuen Maßnahmenbereiche auch finanziell angemessen auszustatten.

5. 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.
6. 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 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.11 der Tagesordnung:

Mehr Flexibilität und Freiheit für die Städte bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie begrüßt, dass die Bundesregierung den Referentenentwurf von BMDV, BMUV und BMWK für die Länderanhörung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) am 25. September 2023 versendet hat. In dem Referentenentwurf ist beabsichtigt, die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 auch auf kurzen Streckenabschnitten bis zu 500 m zwischen zwei vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sowie zusätzlich im Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen auf klassifizierten Straßen und weiteren Vorfahrtstraßen zu erleichtern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt gleichwohl fest, dass diese Maßnahmen noch nicht ausreichen, um den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (vom 22./23. März 2023 zu TOP 6.11) vollständig umzusetzen. Dieser zielt darauf ab, den Kommunen grundsätzlich mehr Flexibilität und Handlungsspielraum bei der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 zu gewähren.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt daher Bezug auf ihren Beschluss vom 22./23. März 2023 zu TOP 6.11 und bittet die länderoffene Arbeitsgruppe, die politische Beschlussfassung zu StVG und StVO weiter fachlich zu begleiten, auch mit Bezug zu erweiterten Anordnungsmöglichkeiten für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die länderoffene Arbeitsgruppe weiterhin um Prüfung, inwieweit einerseits dem Anspruch der Kommunen hinsichtlich einer erleichterten Anordnung von Tempo 30 und andererseits dem Anspruch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bezüglich von Ortsdurchfahrten mit Hilfe von klar definierten Kriterien Rechnung getragen werden kann.
6. Die Verkehrsministerkonferenz schlägt vor, für die Anordnung von Tempo 30 die Anwendungsfälle unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zur erweitern und flexibler zu definieren.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 6.12 der Tagesordnung:  
Motorradlärm

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass übermäßiger Motorradlärm bundesweit ein drängendes Problem darstellt. Er stellt eine erhebliche Belastung insbesondere für die Anwohnenden von beliebten Motorradstrecken dar.
2. Sie bedauert, dass die rechtlichen Voraussetzungen für fahrzeugtechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung von Motorradlärm bislang nur unzureichend geschaffen bzw. verbessert wurden und polizeiliche Verkehrskontrollen zur technischen Überprüfung der Motorräder die derzeit einzige Abhilfemaßnahme darstellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) daher, zeitnah für entsprechende Verbesserungen des Rechtsrahmens zu sorgen, um ein zweckdienliches, wirksames und nachhaltiges Instrumentarium gegen übermäßigen Motorradlärm zu schaffen.
4. In diesem Zusammenhang verweist die Verkehrsministerkonferenz auf den Beschluss des Bundesrates vom 15. Mai 2020 (vgl. Bundesrats-Drucksache 125/20), mit dem die Bundesregierung insbesondere aufgefordert wurde, für eine Schaffung bzw. Verbesserung der rechtlichen Voraussetzungen für fahrzeugtechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung des Motorradlärms zu sorgen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die einzelnen, noch nicht realisierten Maßnahmen aus der Bundesrats-Drucksache 125/20 ohne weiteren Zeitverzug umzusetzen und über den Sachstand im Rahmen der Frühjahrs-sitzung 2024 zu berichten.





Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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. Sie verweist auf ihren Beschluss zu TOP 7.1 der Frühjahrssitzung 2023.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass nach den Verzögerungen im Rechtssetzungsverfahren nun zu wichtigen rechtlichen Rahmenbedingungen eine Einigung auf EU-Ebene erfolgt ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die in den geplanten Vorschriften der EU enthaltene Verpflichtung, dass die möglichen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit von europäischen Luftfahrtgesellschaften und Flughäfen fortlaufend überprüft werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV darauf einzuwirken, dass seitens der KOM bereits begleitend zur Überprüfung mögliche Instrumente zur Vermeidung von Nachteilen für die europäische Luftverkehrswirtschaft sowie zur Schaffung von gleichwertigen Anforderungen für Anbieter aus Drittstaaten entwickelt werden, um umgehend auf die Ergebnisse der Überprüfung reagieren zu können. Sie bittet das BMDV, hierzu frühzeitig Vorschläge auszuarbeiten und auf EU-Ebene zu adressieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene für eine möglichst zügige Klärung noch verbliebener regulatorischer Fragestellungen einzusetzen. Hierzu gehört insbesondere die Definition der Nachhaltigkeitsanforderungen an die CO<sub>2</sub>-Quellen bei der Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe, wenn diese außerhalb der EU hergestellt werden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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. Sie verweist auf ihre Beschlussfassung im Rahmen der Frühjahrskonferenz 2023 zu TOP 7.2.
2. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass zur Erreichung der nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzziele für den Luftverkehr die ausreichende, mittel- und langfristig steigende Verfügbarkeit von nachhaltig produzierten Flugkraftstoffen von größtmöglicher Bedeutung sind. Dies gilt insbesondere für Mittel- und Langstreckenflüge, da dort nach heutigem Wissen technische Alternativen, jedenfalls auf absehbare Zeit, nicht verfügbar sein werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass der Einsatz von alternativen Kraftstoffen prioritär in den Anwendungsbereichen erfolgen soll, für die keine technischen Alternativen verfügbar sind, also insbesondere im Luftverkehr. Dementsprechend ist darauf zu achten, dass die ausreichende Verfügbarkeit von nachhaltigen Flugkraftstoffen zu angemessenen Preisen nicht zusätzlich erschwert wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass nach wie vor die dringend erforderlichen nationalen Förderinstrumente zum Markthochlauf unter anderem aufgrund der noch ausstehenden beihilferechtlichen Genehmigungen durch die KOM nicht wirksam geworden sind. Sie fordert die Bundesregierung auf, ihrerseits für ausreichende institutionelle und personelle Ressourcen zu sorgen, um die zügige

Umsetzung sicherzustellen. Die Bundesregierung wird gebeten, mit Nachdruck und höchster politischer Priorität auf die KOM dahingehend einzuwirken, dass die dort zum Teil seit längerem adressierten Programme und Einzelvorhaben, welche Produktionskapazitäten für nachhaltige Flugkraftstoffe fördern sollen, prioritär zu bearbeiten und zu genehmigen sind. Ansonsten können die selbst von der EU für den Luftverkehr vorgegebenen Ziele für den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe nicht erreicht werden.

5. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschaftsministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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, den Ländern den aktuellen Stand des Konzeptentwurfs vorzustellen und die Länder bei der weiteren Erarbeitung des Konzepts sowie daraus abgeleiteter Empfehlungen einzubinden. Aus Sicht der Länder sind praxistaugliche Zuständigkeitsregelungen von besonderer Bedeutung.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur Frühjahrssitzung 2024 über den Stand zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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 21. August 2023 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Aufschlüsselung der Finanzmittel für die einzelnen Binnen- und Seewasserstraßen zur Kenntnis. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die bisherigen und auch die geplanten Finanzmittel und die vorhandene Personalausstattung der WSV bei Weitem nicht die jetzt schon erkennbaren Bedarfe abbildet.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMDV sich weiterhin für eine steigende Finanzlinie und angemessene Personalausstattung für die Bundeswasserstraßen einsetzt und weist darauf hin, dass die Bedarfe an den Bundeswasserstraßen bereits zum jetzigen Zeitpunkt groß sind. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die geplanten Finanzmittel und Personalausstattung im Hinblick auf Kostensteigerungen und zwischenzeitlichen Verschlechterungen der Bausubstanz nicht ausreichend sind. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund aus diesem Grund, die Finanzmittel für die Bundeswasserstraßen weiterhin den Bedarfen der Wasserstraßen entsprechend deutlich zu erhöhen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um einen Bericht zu den Ergebnissen der aufgabenkritischen Überprüfung und Optimierung der Strukturen innerhalb der GDWS auf der Herbstsitzung 2024 der Verkehrsministerkonferenz.





Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

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 dankt dem BMDV für die transparente Gestaltung des Erarbeitungsprozesses und für die Beteiligungsmöglichkeiten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie und wünscht sich eine rasche Beschlussfassung des Bundeskabinetts, denn leistungsfähige See- und Binnenhäfen als Knotenpunkte sind gleichermaßen – auch für die Transformation unseres Energiesystems – im nationalen Interesse.
4. Zur Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie bedarf es auch einer finanziellen Unterstützung des Bundes für den Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur in See- und Binnenhäfen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich für eine bedarfsgerechte Förderung der See- und Binnenhäfen einzusetzen. Dabei sind die unterschiedlichen Funktionalitäten und Anforderungen angemessen zu berücksichtigen.
5. Eine Öffnung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) auch für Aus- und Neubaumaßnahmen in See- und Binnenhäfen sowie seine bessere finanzielle Ausstattung dient auch der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie. Daher bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, diesbezüglich einen Zusammenhang mit der Beschlussfassung zu TOP 5.9 „Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz auch für Aus- und Neubau in See- und Binnenhäfen öffnen“ aktiv herzustellen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 11./12. Oktober 2023  
in Köln

Punkt 9 der Tagesordnung:

Konferenzangelegenheiten -  
Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2024

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr

Verkehrsministerkonferenz            17./18. April

Herbst

Verkehrsministerkonferenz            9./10. Oktober

II.

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

Frühjahr

vorbereitende GKVS            13./14. März

Herbst

vorbereitende GKVS            18./19. September