Verkehrsministerkonferenz
- Geschäftsstelle -
K 1 - 1 Bd. 142

Berlin, 9. April 2025

Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 2./3. April 2025 in Nürnberg

Briefpostanschrift:
c/o Bundesrat
11055 Berlin

Hausanschrift:
Leipziger Str. 3-4
10117 Berlin

Telefon: 030 -189100 -200, -206, -203
oder -0
Telefax: 030 - 1891 00-218
Internet: www.verkehrsministerkonferenz.de

Hinweise zum Datenschutz finden Sie unter
www.bundesrat.de/datenschutz

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt TOP 4.1 der Tagesordnung:
Verkehrsinfrastrukturfonds für Deutschland

Der Tagesordnungspunkt wird gemeinsam mit Tagesordnungspunkt 4.2 behandelt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.2 der Tagesordnung:
Sondervermögen Infrastruktur Bund/Länder/Kommunen

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die mit der Änderung des Grundgesetzes vom 22. März 2025 geschaffene Möglichkeit des Bundes, ein Sondervermögen für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 mit einem Volumen von bis zu 500 Milliarden Euro und einer Laufzeit von zwölf Jahren zu errichten.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Finanzierungsbedarfe im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auch wegen notwendiger Sanierungs- und Erhaltungsvorhaben besonders groß sind. Die Verkehrsministerkonferenz geht deshalb davon aus, dass ein erheblicher Anteil des Sondervermögens für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt wird, da sie eine der wesentlichen Bedingungen für eine leistungs- und wettbewerbsfähige Wirtschaft in Deutschland und Europa, klimafreundliche Mobilitätsangebote und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse darstellt.

3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass bei Verkehrsprojekten mit mehrjährigen Laufzeiten nicht nur die Höhe, sondern im gleichen Maße auch die verlässliche Bereitstellung der Finanzmittel über mehrere Jahre hinweg entscheidend ist, um Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und zu beschleunigen. Zugleich erfordert eine Projektbeschleunigung auch zusätzliche personelle Kapazitäten in den Bereichen Planung, Genehmigung und Umsetzung.

4. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist folglich ein Verkehrsinfrastrukturfonds geeignet, um die vorgesehenen Finanzmittel des Sondervermögens zu verausgaben. Neben dem Finanzvolumen aus dem Sondervermögen soll der Fonds auch die bereits bestehenden Investitionstitel des Bundes bündeln und weitere Einnahmequellen erschließen. Der Verkehrsinfrastrukturfonds soll die sichere Finanzierung mehrjährig laufender Projekte durch Entkopplung vom Jährlichkeitsprinzip des Haushalts ermöglichen, für Planungssicherheit und -beschleunigung sorgen und einen effizienten Mitteleinsatz sicherstellen. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert in diesem Zusammenhang an ihren Beschluss zu TOP 4.9 ihrer Sitzung vom 9./10. Oktober 2024.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, parallel zur Erarbeitung des in Artikel 143h Absatz 1 GG genannten Umsetzungsgesetzes einen Verkehrsinfrastrukturfonds in Abstimmung mit den Ländern einzurichten. Die Beteiligung der Länder an der Ausgestaltung des Fonds und der Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen soll dabei vom Bund in einem geeigneten gemeinsamen Arbeitsformat sichergestellt werden. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz sind dabei uner anderem neben bestehenden Finanzquellen die mögliche Aktivierung privaten Kapitals zur Kofinanzierung des Fonds zu prüfen, wirksame Kontroll- und Steuerungsinstrumente unter Einbeziehung der Länder vorzusehen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass auch bei der Verkehrsinfrastruktur von Ländern und Kommunen ein besonders hoher Investitionsbedarf besteht. Sie begrüßt deshalb, dass den Ländern 100 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen für Investitionen in ihre eigene Infrastruktur zur Verfügung stehen und erkennt einen besonderen Bedarf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und spricht sich für eine unbürokratische Bereitstellung der Mittel aus. Die Bundesregierung wird um frühzeitige Einbindung der Länder bei der Erarbeitung des in Artikel 143h Absatz 2 Grundgesetz genannten Gesetzentwurfs gebeten.

7. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass auch die zusätzlich für den Klima- und Transformationsfonds vorgesehenen Mittel in Höhe von 100 Milliarden Euro in geeigneter Höhe für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen werden sollten, zum Beispiel für Investitionen für die Elektrifizierung und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur, für die Hafeninfrastruktur und für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei der Herbstkonferenz 2025 über den aktuellen Stand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.3 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, den physischen Schutz kritischer Infrastruktur durch einen verbindlichen normativen Rahmen zu verbessern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, beim federführenden Ressort darauf hinzuwirken, bei einer zu erlassenden Rechtsverordnung (entsprechend derjenigen, die in § 14 des am 6. November 2024 beschlossenen Regierungsentwurfs des KRITIS-Dachgesetzes vorgesehen gewesen wäre) die Länder aktiv in den Erstellungsprozess einzubeziehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, weiterhin dabei zu unterstützen, dass bei der Ausgestaltung der Vorschriften des geplanten KRITIS-Dachgesetzes Doppelverpflichtungen und unnötige Bürokratie vermieden werden, um das erklärte Ziel des KRITIS-Dachgesetzes – die Gewährleistung der ungehinderten Erbringung von Diensten im Binnenmarkt, die für die Aufrechterhaltung wichtiger gesellschaftlicher Funktionen oder wirtschaftlicher Tätigkeiten unerlässlich sind – nicht zu konterkarieren.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, auf der nächsten Herbstkonferenz 2025 weiter über den aktuellen Umsetzungsstand der Richtlinie (EU) 2022/2557 (CER-Richtlinie) und die damit verbundenen Folgen zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Zuständigkeit für die Erteilung von Erprobungsgenehmigungen
im Automatisierten und Autonomen Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Hochlauf des automatisierten und autonomen Fahrens und erachtet dafür unter anderem die Gewährleistung schneller Genehmigungsverfahren für essenziell.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher, klare Zuständigkeiten im Straßenverkehrsgesetz und in der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung zu schaffen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zum Fortgang des Gesetzgebungsverfahrens zum Fünften Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in der Herbstsitzung 2025 zu berichten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit der ersten bundesweiten Erprobungsgenehmigung SAE-Level 4 durch das Kraftfahrtbundesamt ein weiterer Meilenstein für das automatisierte Fahren erreicht wurde.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, eine Übersicht über bereits erteilte örtlich uneingeschränkte Erprobungsgenehmigungen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion allen Ländern zur Verfügung zu stellen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei der Europäischen Union darauf hinzuwirken, dass die bestehende Beschränkung der Typgenehmigung auf 1 500 Fahrzeuge aufgehoben wird, um einen zeitnahen Markthochlauf autonomer Mobilität zu ermöglichen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.5 der Tagesordnung:
Militärische Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den vorliegenden Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 17. Februar 2025 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 (BLKG MM/ZV).
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um offizielle Veranlassung, dass die Länder und die Autobahn GmbH des Bundes im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Daten zukünftig zu einem einheitlichen Stichtag jeweils Ende des Quartals die aktuellen Daten ihres Anteils am Militärstraßengrundnetz (MSGN) an das Fernstraßen-Bundesamt melden. Dies erfolgt analog der Netzmeldungen an die Bundesanstalt für Straßenwesen für das Bundesinformationssystems Straße.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:
Bedeutung des Verkehrswesens für eine wirksame Gesamtverteidigung

1. Vor dem Hintergrund der massiv veränderten Sicherheitslage im Zuge des völkerrechtswidrigen Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine unterstreicht die Verkehrsministerkonferenz die für Staat, Streitkräfte und Zivilbevölkerung existenzielle Bedeutung der Zivilen Verteidigung und des Operationsplans Deutschland (OPLAN DEU) als militärischem Teil der gesamtstaatlichen Verteidigungsplanung, vor allem zum Zwecke einer glaubwürdigen Abschreckung.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass zur Umsetzung der Anforderungen aus dem OPLAN DEU dem Verkehrs- und Transportwesen ein überragend hoher Stellenwert zukommt und dementsprechend auch der zivilen Verkehrsverwaltung. Für die Gewährleistung einer reibungslosen Verlegung und Versorgung eigener wie verbündeter Streitkräfte über die „Drehscheibe Deutschland“ ist die militärische Mobilität unerlässlich und die gesamte Infrastruktur aller Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Eine verlässliche Mittelausstattung für die zivile Verkehrsinfrastruktur ist daher nicht nur volkswirtschaftlich wünschenswert, sondern eine unabdingbare Voraussetzung für eine belastbare Krisenresilienz sowie die Bündnis- und Verteidigungsfähigkeit Deutschlands.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass gerade die militärische Mobilität auch unterhalb der Schwelle eines Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfalls effektiv und schnell realisiert werden muss. Die

Verkehrsministerkonferenz erwartet vom Bund, die hierfür bestehenden Rechtsgrundlagen gegebenenfalls im dafür nötigen Umfang zu schaffen oder zu ändern, und bekundet die Bereitschaft der Länder, den Vollzug dem unverzüglich anzupassen. Entsprechendes gilt für die detaillierte Definition der konkreten Bedarfe von Bundeswehr und verbündeten Streitkräften.

4. Die Verkehrsministerkonferenz sieht es als erforderlich an, alle bereits initiierten Maßnahmen zur Umsetzung des OPLAN DEU weiter zu beschleunigen. Ziel sind möglichst einfache und schnelle Verfahren, womit regelmäßig eine Beschränkung des Prüfungsumfangs auf das notwendige Minimum einhergeht. Da alle Verwaltungsebenen (Bundes-, Landes- und kommunale Ebene) gefordert sind, erscheint eine intensivere Einbindung auch der kommunalen Ebene erforderlich.

5. Die Verkehrsministerkonferenz appelliert an alle Kommunen, die ihnen zufallenden Aufgaben im eigenen Verantwortungsbereich, etwa als Straßenbaulastträger, ebenfalls mit hoher Priorität und Geschwindigkeit wahrzunehmen sowie alle notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass es im Bund wie in den Ländern jeweils ressortübergreifender Zusammenarbeit bedarf. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher, dass im Bund wie in den Ländern jeweils ein Ressort eine aktiv koordinierende und steuernde Rolle einnimmt, um alle Beiträge für die Zivile Verteidigung frei von Widersprüchen und Redundanzen über alle Verwaltungsebenen (Bundes-, Landes-, kommunale Ebene) zusammenzuführen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Ministerpräsidentenkonferenz,

   a) die hervorgehobene Bedeutung des Verkehrswesens für eine wirksame Gesamtverteidigung sowie die Erfüllung der mit der Funktion Deutschlands als Drehscheibe für die Verlegung und Versorgung von Streitkräften verbundenen Herausforderungen und die damit einher-

gehenden Anforderungen – etwa bei der Mittelausstattung und den künftigen Planungen zum Hauptzivilstraßengrundnetz – anzuerkennen,

b) die Notwendigkeit einer schnellen und effektiven Vorbereitung zur Herstellung der Abwehr- und Verteidigungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland im NATO-Bündnis auch unterhalb der Schwelle von Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall zu unterstreichen,

c) an die Kommunen zu appellieren, die für die Herstellung und Aufrechterhaltung der Verteidigungsfähigkeit der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte nötigen Unterstützungsleistungen zu erbringen,

d) in den Landesregierungen – sofern noch nicht erfolgt – die Benennung jeweils eines verantwortlichen Ressorts, das eine aktiv koordinierende und steuernde Rolle einnimmt, in Aussicht zu stellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Audits zur Hochwassergefährdung der Verkehrsinfrastruktur -
Beschluss der Sonderumweltministerkonferenz vom 11.10.2021

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht 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 zu ihrer Frühjahrskonferenz 2026.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Pakt für Planungs-, Genehmigung- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2025 einen aktualisierten Sachstandsbericht für die weitere Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen vorzulegen. Dabei sind die Arbeitsstände der Maßnahmenpakete aus den fünf Arbeitsgruppen mit konkreten Zeitplanungen für die weitere Umsetzung der einzelnen Maßnahmen darzustellen.
3. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2025 konkret zu den Ergebnissen der europarechtlichen Prüfung zur Einführung einer Stichtagsregelung sowie zur Wiedereinführung einer Präklusionsregelung in Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Anpassung des Fachplanungsprivilegs des § 38 BauGB und der „überörtlichen Bedeutung“ des Vorhabens für einzelne Länder

Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,

1. eine Änderung des § 246 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB) anzuregen, die im Sinne des anliegenden Entwurfs das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB auch auf Vorhaben ohne überörtliche Bedeutung erstreckt und
2. einen entsprechenden Referentenentwurf des fachlich zuständigen Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen zu unterstützen.

Anlage zu TOP 4.9

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuches

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Baugesetzbuches

§ 246 des Baugesetzbuchs vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 246 Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

> „Die Länder können mit Zustimmung der jeweils betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände bestimmen, dass für bestimmte Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung der § 38 BauGB auch ohne die Beschränkung auf Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gilt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.10 der Tagesordnung:
Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach wie vor die bisherigen Maßnahmen für eine Einhaltung des sektoralen Minderungspfads und letztlich der Klimaziele im Verkehr nicht hinreichend sind. Sie nimmt zur Kenntnis, dass auch der Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität (EKM) auf die hohe Zahl von Verbrennerfahrzeugen im künftigen Bestand 2030 hinweist. Im Jahr 2030 sind dies demnach mindestens 34 Millionen Fahrzeuge.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die Transformation zu einer klimafreundlichen Flotte daher geboten ist. Sie bittet die Bundesregierung darum, Maßnahmen zu prüfen und gegebenenfalls auf den Weg zu bringen, auch um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.11 der Tagesordnung:
Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken

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

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bericht des BMDV den Zwischenstand der Evaluierung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), zu der die Bundesregierung spätestens im Jahre 2025 dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen hat, wiedergibt. Vor dem Hintergrund, dass in dem Bericht weiterer Forschungsbedarf angegeben wird, bittet die Verkehrsministerkonferenz zur nächsten Sitzung um einen weiteren Bericht des BMDV über den Sachstand.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das BMDV ihrer Bitte um Unterrichtung bezüglich der Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der Länderstraßenbauverwaltungen zur parallelen Überprüfung und Aktualisierung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in dem Bericht nicht nachgekommen ist. Die Verkehrsministerkonferenz bittet, dies alsbald nachzuholen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz leitet diesen Beschluss an die Umweltministerkonferenz, die Bauministerkonferenz, die Agrarministerkonferenz, die Gesundheitsministerkonferenz sowie an die Arbeits- und Sozialministerkonferenz weiter.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.12 der Tagesordnung:
Elektromobilität: Lkw-Ladeinfrastruktur

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Start des Vergabeverfahrens des Bundes zum Aufbau eines initialen Ladenetzes zum Laden von schweren batterieelektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen auf den Bundesfernstraßen. Gleichzeitig betont die Verkehrsministerkonferenz die zwingende Notwendigkeit, dieses Ladenetz schnellstmöglich in Betrieb zu nehmen und auch außerhalb der Bundesfernstraßen weiter zu verdichten.

2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um einen schriftlichen Bericht über den aktuellen Sachstand der Aktivitäten zum Aufbau eines initialen Lkw-Ladenetzes auf den Bundesautobahnen zu ihrer Herbstsitzung 2025. Zusätzlich soll der Bund in der Sitzung berichten, wie das in der Ausschreibung definierte Durchleitungsmodell zur Stärkung des Wettbewerbs im Markt für elektrisches Laden umgesetzt wird, und unter welchen Bedingungen es auch außerhalb der Ausschreibung angewendet werden könnte.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erfolgreichen Förderaktivitäten einzelner Länder zum Aufbau einer Lkw-Ladeinfrastruktur und bittet den Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten, zur Frühjahrssitzung 2026 der Verkehrsministerkonferenz einen aktuellen Sachstand zu den jeweiligen Aktivitäten der Länder im Bereich der Lkw-Ladeinfrastruktur vorzulegen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, das im Pkw-Bereich bereits sehr gute Unterstützungsangebot der NOW GmbH bzw. der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur insbesondere für Kommunen auf den Lkw-Bereich zu erweitern.

5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die angekündigten Bestrebungen des Bundes zur Prüfung geeigneter Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für öffentlich zugängliche und nicht öffentlich zugängliche Lkw-Ladeinfrastruktur zur Schaffung weiterer Kapazitäten beispielsweise auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten oder auf Autohöfen in Form des privatwirtschaftlichen Ausbaus von Ladeinfrastruktur abseits von Bundesfernstraßen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher, über etwaige Förderungen zum Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur im Rahmen ihrer Herbstsitzung 2025 zu berichten.

6. Die Verkehrsministerkonferenz regt an, dass der Bund die Anordnungsvoraussetzung von StVO-Zeichen 448.1 „Autohof“ dahingehend prüft, ob zukünftig auch auf weiter als einen Kilometer entfernte Autohöfe, die über eine entsprechende Lkw-Ladeinfrastruktur verfügen, mittels StVO-Zeichen 448.1 „Autohof“ entlang der Bundesautobahn hingewiesen werden kann.

7. Die Bundesregierung wird gebeten, über die vorliegenden Ergebnisse und ihre Schlussfolgerungen aus den vom Bund geförderten Forschungsvorhaben zu berichten und auf dieser Basis die Weiternutzung und einen möglichen Ausbau der bestehenden Oberleitungsinfrastruktur für Lkw als ergänzende Lösung zu stationären Ladesäulen zu prüfen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.13 der Tagesordnung:

Finanzierungsbedarf für Ausbau, Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur aller Baulastträger notwendig ist, um unseren Wirtschafts- und Lebensraum in Europa nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Der Verkehrsinfrastruktur des Bundes kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die erforderlichen Mittel für Ausbau, Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes in den Finanzierungs- und Realisierungsplänen für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen für den Haushalt 2026 einzuplanen und in der mittelfristigen Finanzplanung abzusichern.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund weiterhin, eine überjährige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen, um Planung und Realisierung der Projekte in allen Planungs- und Bauabschnitten durchgängig zu finanzieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.14 der Tagesordnung:
Gesamtstrategie für den Umweltverbund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den unveränderten Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 31. Januar 2025 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das BMDV immer noch nicht in die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für den Umweltverbund eingetreten ist.

Daher bleiben die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz gemäß ihrem Beschluss vom 9./10. Oktober 2024 in Duisburg sowie vom 22./23. März 2023 in Aachen – wie bereits in der Verkehrsministerkonferenz am 17./18. April 2024 in Münster bekräftigt – bestehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 4.15 der Tagesordnung:
Emissionshandel und sein Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Emissionshandel Auswirkungen auch auf die Mobilitätskosten für private Haushalte haben wird, die für einkommensschwache Haushalte mit einem Sozialplan abgefangen werden sollten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, fristgerecht spätestens zum 30. Juni 2025 der Kommission einen Klima-Sozialplan vorzulegen, der die Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/955[1] erfüllt, um Finanzmittel aus dem Klima-Sozialfonds der Europäischen Union abzurufen, die auch für den Sektor Verkehr Verwendung finden sollten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, weitere Entlastungsmaßnahmen einzuführen, um die Verkehrswende sozial gerecht zu gestalten und gesellschaftlichen Rückhalt für Klimaschutz zu schaffen. Sie bittet den Bund daher, entsprechende Maßnahmen zu entwickeln und einzuleiten.

---

[1] Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060

5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Einbindung der Länder in die Ausarbeitung des Klima-Sozialplans im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung (EU) 2023/955.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030
a) Aufstockung der Regionalisierungsmittel
in Verbindung mit
b) Ausbau- und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz dankt der Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) und den vier Unterarbeitsgruppen für die im Laufe der vergangenen Legislaturperiode geleistete Arbeit im Zuge des Ausbau- und Modernisierungspaktes.

2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 4. Februar 2025 sowie den Abschlussbericht der BLAG über die Beratungsergebnisse in der 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages vom 25. Februar 2025 zur Kenntnis.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der kontinuierliche Austausch im Rahmen des AMP maßgeblich die gemeinsame Position bestätigt hat, dass eine Stärkung des ÖPNV und seine zukunftssichere Ausrichtung nur durch ein Zusammenwirken aller beteiligten Akteure und eine verlässliche finanzielle Grundlage ermöglicht werden kann. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt daher, den gemeinsamen Austausch und die Kooperation der beteiligten Akteure auch in der kommenden Wahlperiode weiterzuführen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet eine dauerhafte Steigerung der Regionalisierungsmittel auf erhöhtem Niveau, um das Nahverkehrsangebot auch quantitativ auszubauen und qualitativ zu verbessern.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt die unverändert dringende Notwendigkeit, die Regionalisierungsmittel bereits kurzfristig zumindest um das erforderliche Niveau zu erhöhen, um das aktuelle Nahverkehrsangebot zumindest zu stabilisieren und eine Reduzierung der Verkehrsleistung zu Lasten der Kundinnen und Kunden abzuwenden. Sie weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass schon auf Grundlage der vom BMDV beauftragten Studie „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031“ für den Zeitraum bis 2031 ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf zum Erhalt des Status quo von rund 40 Milliarden Euro besteht.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030
c) Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Vorsitzlandes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht Fortschritte bei den vorbereitenden Arbeiten zur Entwicklung der Stufe 3 der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket. Sie nimmt erneut zur Kenntnis, dass der am 29. April 2024 unter Ziffer 6 erteilte Auftrag, einen Verteilmechanismus zu entwickeln, komplex ist und dass dazu im Frühjahr 2025 noch keine abschließenden Ergebnisse vorliegen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet die weitere intensive Erarbeitung der Stufe 3 auf Fachebene und bittet um baldige Vorlage eines Verteilmechanismus.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

d) Zwischenbericht über Ergebnisse der Bund-Länder-Evaluation zum Deutschland-Ticket

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Zwischenbericht über Ergebnisse der Bund-Länder-Evaluation zum Deutschland-Ticket zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.2 der Tagesordnung:
Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Umsetzung des bundesweiten Rollouts der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) stockt. Grund hierfür ist zunächst, dass die Sanierung der Hochleistungskorridore nahezu alle verfügbaren personellen und steigende finanziellen Ressourcen bindet. Dazu kommt, dass die geplante Förderrichtlinie des Bundes (sogenanntes „FoC-Sofortprogramm“) nur sehr wenige Vorserienfahrzeuge erfasst, aber die Förderung der Serienfahrzeuge und das DSD-Zielbild nicht berücksichtigt. Dadurch kann die bundesweite Bundesförderung der DSD-Fahrzeugausrüstung erst nach dem Jahr 2029 erfolgen. Die DB InfraGO AG stellt mit Tolerierung des Bundes den Konsens des Bahnsektors zum bundesweiten DSD-Rollout infrage. Ein Hemmnis ist, dass bislang eine Koordinierungsstelle für die operative Steuerung des fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Rollouts fehlt.
3. Bei diesem Befund hat die Verkehrsministerkonferenz folgende dringende Erwartungen, um den DSD-Rollout schnellstmöglich umzusetzen:
   a) Der Bund muss das „FoC-Sofortprogramm“ zugunsten einer bundesweiten Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung gemäß § 11a Absatz 4 BSWAG aufgeben.

b) Die Koordinierungsstelle für die operative Steuerung des fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Rollouts gemäß § 11a Absatz 8 BSWAG muss in enger Abstimmung und mit den Ländern eingerichtet werden.

c) Der Bund muss dazu gemeinsam mit den Ländern, Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO AG als Lenkungsinstitution eine Gesellschaft (z. B. als GmbH) gründen, deren Mehrheit der Bund hält.

d) Innerhalb des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind mithilfe einer strategischen Einheit für den fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Rollouts durch den Bund die politischen und strategischen Vorgaben für die Koordinierungsstelle aufzustellen, die diese anschließend konkretisiert und umsetzt.

e) Die strategische Einheit ist sehr schnell durch das BMDV einzurichten und mit Planstellen auszustatten, um umgehend die seit vielen Jahren vorliegende DSD-Ausrüstungsstrategie hinsichtlich der Inhalte und der Zeitachse fortzuentwickeln und die Gründung der Koordinierungsgesellschaft vorzubereiten und umzusetzen.

f) Der bundesweite DSD-Rollout sollte inklusive der fahrzeug- und infrastrukturseitigen Finanzierung durch den Bund über ein DSD-Gesetz abgesichert werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Bundesweite Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Länder bereits erhebliche Maßnahmen ergriffen haben, um Fahrgästen sowie Bahnpersonal eine bestmögliche Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen zu ermöglichen. Verbesserungen sind jedoch insbesondere hinsichtlich der Videoüberwachung sowie eines einheitlichen Waffenverbots im öffentlichen Personenverkehr möglich. Hierzu bedarf es einer verstärkten bundesweiten Koordination.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet vor diesem Hintergrund die Innenministerkonferenz, gemeinsam mit dem Bund Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheitslage nachhaltig zu verbessern. Dazu zählen insbesondere:
   a) Bundesweite Standards und Förderung für Videoüberwachung in Zügen und an Bahnhöfen.
      - Einführung bundesweit einheitlicher technischer Standards für Videoüberwachung hinsichtlich Datenformaten, Speicherfristen und Zugriffsmöglichkeiten für Sicherheitsbehörden.
      - Sicherstellung der Möglichkeit zur Live-Bildübertragung an die Bundespolizei bei Verdachtsfällen.

- Einrichtung eines Förderprogramms für die Nachrüstung und den Ausbau der Videoüberwachung an Bahnhöfen und in Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).
- Entwicklung und Erprobung innovativer Technologien wie KI-gestützte Videoanalyse zur Erkennung sicherheitsrelevanter Vorfälle.

b) Unentgeltliche Mitnahme von Polizisten in Zivil:

- Schaffung bundeseinheitlicher Standards für Vereinbarungen zwischen Bundes-/Landespolizei und Tarifverbünden/Eisenbahnverkehrsunternehmen zur unentgeltlichen Mitnahme von Polizisten in Zivil.
- Erarbeitung eines tragfähigen Konzepts zur sicheren Identifikation von Polizisten in Zivil, um Missbrauch zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit zu gewährleisten.

c) Bundeseinheitliches Waffenverbot im öffentlichen Personenverkehr:

- Einführung eines bundesweit geltenden gesetzlichen Waffenverbots für den gesamten öffentlichen Personenverkehr, analog zu bestehenden Regelungen für den Fernverkehr.
- Klärung der rechtlichen Zuständigkeiten und Durchsetzungsmöglichkeiten durch Polizei und Sicherheitsdienste.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.4 der Tagesordnung:
Fachkräftebedarf für den ÖV Ausbau

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zum aktuellen Sachstand und den bereits ergriffenen Maßnahmen zur Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 11./12. Oktober 2023 (TOP 5.8) zur Kenntnis und bedankt sich für den Bericht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich für das rasche Aufgreifen des Themas und die bereits eingeleiteten Maßnahmen und Schritte zur Umsetzung von Seiten des Bundes.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das zügige Aufgreifen der Regelungen zu den Pflichtfahrstunden in der praktischen Grundfahrausbildung für den Erwerb eines Busführerscheins im Rahmen der laufenden Novellierung der Fahrschulausbildung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.5 der Tagesordnung:
Hochleistungsnetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Sachstandsbericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass für eine erfolgreiche Umsetzung der Hochleistungskorridore noch wesentliche offene Fragen zur Finanzierung und zur Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs bestehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Feststellung des Bundes, dass zur Vermeidung einer Verkehrsverlagerung zum motorisierten Individualverkehr hochwertige Schienenpersonenersatzverkehre im Rahmen der Generalsanierungen von Schienenstrecken unerlässlich sind.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist den Bund darauf hin, dass es für die anstehenden Generalsanierungen einer schnellstmöglichen Sicherheit bei der Planung der anstehenden Ersatzverkehrskonzepte für die Aufgabenträger des SPNV bedarf.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass hochwertige Ersatzkonzepte unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu realisieren sind. In den überwiegenden Fällen wird eine Verbundlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren sowie aus Traktionsverstärkungen von weiterhin verkehrenden Fahrten das wirtschaftlichste Ergebnis erzielen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach den Ergebnissen im Vermittlungsausschuss zum BSWAG eine Kostenbeteiligung des Bundes und der DB auch für Verbundlösungen vorgesehen ist. Vor diesem Hintergrund fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, den Wortlaut des § 11c Absatz 6 BSWAG klarstellend zu fassen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, im Rahmen der weiteren Generalsanierungen:

   a) Eine nachhaltige und auskömmliche Finanzierung für Schienenersatzverkehre sicherzustellen.

   b) Die weitere Planung und Realisierung von Hochleistungskorridoren so zu berücksichtigen, dass auch die Belastungen für den Schienengüterverkehr minimiert werden.

   c) Die Erfahrungen aus der Generalsanierung der Riedbahn umfassend zu evaluieren und insbesondere die betrieblichen Störungen, die Integration von Zulaufstrecken und Bahnsteiganpassungen, Kostenentwicklungen sowie die Akzeptanz der Schienenersatzverkehre systematisch zu analysieren.

   d) Bei der Sanierung der Hochleistungskorridore sicherzustellen, dass Städte und bedeutende Wirtschaftsbetriebe, wie z. B. Häfen und Werkstätten für den SPNV, die auf eine Schienenverbindung angewiesen sind, verlässlich über die Schiene erreichbar bleiben.

   e) Klarzustellen, dass der Bund die Finanzierung von Stationsmaßnahmen an Hochleistungskorridoren sicherstellt.

8. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, nicht nur für die Sanierung der Hochleistungskorridore, sondern auch für die Sanierung und den Ausbau des übrigen Netzes ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.6 der Tagesordnung:
Entwicklung der Trassenpreise

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Sachstandsbericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die signifikanten Erhöhungen der Trassenpreise insbesondere im Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) eine erhebliche Belastung für die Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehre auf der Schiene darstellen. Die Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG wirken sich preistreibend auf die Trassenentgelte aus. Die Ziele der Verkehrs- und Klimawende werden so schwieriger zu erreichen sein.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält vor dem Hintergrund der gravierenden Problemstellungen eine grundsätzliche Reform des Trassenpreissystems für erforderlich. Dazu müssen zeitnahe vergleichende Betrachtungen insbesondere einer Umstellung auf den Grenzkostenansatz angestellt werden. Die Länder sind an dieser Betrachtung zu beteiligen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund trotz intensiver Vorarbeiten und entgegen verschiedener Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz nach wie vor keinen Vorschlag für eine Reform der Trassenentgeltregulierung vorgelegt hat, sodass sich die Belastungen für den SGV und den SPFV zwischenzeitlich weiter verschärft haben. Sie fordert den Bund daher erneut auf, unverzüglich einen Entwurf für eine entsprechende Novelle,

beispielsweise eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, vorzulegen und dabei bestenfalls die bereits erfolgten Vorarbeiten im geplanten Moderne-Schiene-Gesetz aufzugreifen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz ist überzeugt, dass im Rahmen dieser Reform eine verstärkte Berücksichtigung von Qualitätsaspekten im Trassenpreissystem erfolgen muss, um Anreize für eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur zu schaffen, sowie eine Evaluierung der Auswirkungen der Eigenkapitalerhöhungen auf die Trassenpreise und eine Begrenzung der daraus resultierenden Kostensteigerungen vorgenommen werden muss.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund zudem auf, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Trassenpreisentwicklung zu stabilisieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zumindest zu sichern.

7. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass der gesetzliche Deckel für die Trassenpreise im ERegG derzeit Gegenstand eines Gerichtsverfahrens am EuGH ist. Sie betont ausdrücklich, dass der Schienenpersonennahverkehr die geringste Tragfähigkeit aufweist. Dies zeigt sich insbesondere daran, dass die Verkehre im SPNV nur durch Bestellungen der Länder möglich und für die EVU wirtschaftlich sind. In keinem Fall darf die Verpflichtung des Bundes zu Bau und Erhalt der Schieneninfrastruktur nach Artikel 87e Grundgesetz über den Mechanismus der Trassenpreise den Ländern aufgebürdet werden. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass bei einem dauerhaften Anstieg der Trassenpreise im SPNV über 1,8 Prozent diese Mehrbelastungen durch eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.7 der Tagesordnung:

Auswirkung der Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 auf die Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur notwendig ist zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele und zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Regionen Deutschlands.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund deshalb auf, eine ausreichende Finanzierung des Bedarfsplans Schiene sicherzustellen und die Planungen unverändert fortzuführen, um die Projekte so schnell wie möglich umzusetzen und Kostensteigerungen infolge von Verzögerungen im Planungsprozess zu vermeiden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.8 der Tagesordnung:
Verzicht auf Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Elektrifizierungen

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Ansicht, dass ein elektrisch betriebenes Bahnnetz essenziell für ein attraktives und klimaschonendes Bahnangebot sowohl für die Personenbeförderung als auch den Gütertransport ist und übergeordnetes verkehrspolitisches Ziel sein muss.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Fortschritte bei der Elektrifizierung des deutschen Bahnnetzes den öffentlichen und politischen Erwartungen und den Ankündigungen des Bundes stark hinterherhinken. Sie weist darauf hin, dass neben der zu geringen finanziellen Dotierung der Ausbauprogramme auch vermeidbare bürokratische Hürden wie langwierige und sich wiederholende Wirtschaftlichkeitsnachweise das Ausbautempo behindern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, Elektrifizierungsmaßnahmen im deutschen Bahnnetz als besondere Maßnahmen zur Stärkung des Klimaschutzes, des Wirtschaftsstandorts und der Sicherheit zu beschleunigen. Für eine schnellere Umsetzung sollen Wirtschaftlichkeitsnachweise wie Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die einzelnen Maßnahmen entfallen. Die dadurch eingesparten öffentlichen Mittel sollen effizienter zugunsten der Projektfinanzierung eingesetzt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.9 der Tagesordnung:
Stand der Umsetzung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Sachstandsbericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den mit der Einrichtung der DB InfraGO AG angestrebten Paradigmenwechsel in Richtung Gemeinwohlorientierung und Steuerung der Eisenbahninfrastruktur durch den Bund.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt zudem fest, dass die Umsetzung zentraler Steuerungsmechanismen, insbesondere durch den Infraplan, bislang nicht abgeschlossen ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert eine enge Einbindung der Länder in die Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Steuerungskennzahlen des Infraplans sowie in die strategische Ausrichtung der DB InfraGO AG. Die bloße Beteiligung als Gast im Sektorbeirat ist aus Sicht der Länder unzureichend. Zudem fordert die Verkehrsministerkonferenz erneut, einen Ländervertreter in den Aufsichtsrat der DB InfraGO AG zu berufen, um eine angemessene Mitwirkung sicherzustellen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund weiterhin auf, eine verbindliche Einbindung der Länder in die Weiterentwicklung der LV InfraGO sicherzustellen. Die Länder müssen frühzeitig in die inhaltliche Ausgestaltung einbezogen werden, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung und Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz weist zudem darauf hin, dass der Erfolg der DB InfraGO von einer nachhaltigen und gesicherten Finanzierung der DB InfraGO überwiegend über Zuschüsse des Bundes abhängt. Sie fordert den Bund auf, diese sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 5.10 der Tagesordnung:
Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, den Schienenverkehr konsequent als zentrale Säule der Mobilitätswende zu etablieren und diesen wettbewerbsfähiger, effizient und zukunftssicher zu gestalten. Zu diesem Zweck erneuert die Verkehrsministerkonferenz ihre Forderung nach einer unabhängigen Kommission von Expertinnen und Experten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert vom Bund, eine faire Kostenverteilung im ÖPNV zwischen Bund, Ländern und Kommunen herzustellen. Dies ist Voraussetzung, um nachhaltig die Ziele der Verkehrswende zu erreichen. Hierzu ist eine deutliche und nachhaltige Erhöhung der Regionalisierungsmittel notwendig.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert vom Bund die Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturfonds mit einem eigenen Schieneninfrastrukturkapitel. Dies soll sicherstellen, dass Erhalt, Neu- und Ausbau, Digitalisierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur langfristig und unabhängig von jährlichen Haushaltszyklen verlässlich finanziert werden können. Hierzu ist aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz eine Finanzierung aus dem Bundeshaushalt notwendig sowie die Prüfung alternativer Finanzierungsquellen. Sie erinnert in diesem Zusammenhang an ihren Beschluss zu TOP 4.9 der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2024.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, ein faires und nachhaltiges Trassenpreissystem zu etablieren, das ausschließlich die Betriebskosten und Teile der Instandhaltung deckt, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu steigern. Das System muss dabei Anreize im Sinne eines Qualitätsmanagements setzen. Es bedarf zudem langfristiger Preisstabilität, um Planungs- und Investitionssicherheit für alle Akteure im Schienenverkehr zu gewährleisten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert vom Bund eine stärkere finanzielle Unterstützung für technologische Innovationen im Schienenverkehr. Insbesondere die Digitalisierung der Infrastruktur und der Fahrzeuge muss vorangetrieben werden, um die Effizienz und Kapazität des Systems zu steigern. Dazu ist es überfällig, dass der Bund eine koordinierende Rolle einnimmt.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit der Schaffung der DB InfraGO AG als gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte ein erster Schritt in Richtung Transparenz und Steuerbarkeit gegangen wurde. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, mit der Neujustierung von Infrastruktur- und Wettbewerbsbereichen des DB-Konzerns fortzufahren.

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, seinen Beitrag bei der Bekämpfung des durchgehenden Personalmangels im Schienenverkehr zu leisten. Der aktuelle Personalmangel an kritischen Stellen gefährdet nicht nur den Bahnbetrieb, sondern auch die Durchführung und die Abnahme dringend notwendiger Infrastrukturmaßnahmen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz fordert vom Bund, maßgeblich zur Vereinfachung und Harmonisierung des Regelwerks der DB AG sowie der entsprechenden Vorgaben des EBA im nichtsicherheitsrelevanten Bereich hinzuwirken. Die Planung, Durchführung und Kostenstruktur von Bauprojekten weisen eklatante Unterschiede zu nichtbundeseigenen Eisenbahnen auf und werden dadurch wesentlich beeinflusst.

9. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die DB InfraGO AG auf das Ziel eines kundenfreundlichen Bauens zu verpflichten. Die Abwägung des Aufwands für Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen mit möglichem Mehraufwand bei der Baudurchführung hat im Vorfeld transparent unter Berücksichtigung aller geplanten Baumaßnahmen zu erfolgen und ist gegenüber den Kunden der DB InfraGo AG rechtzeitig zu dokumentieren. Baumaßnahmen müssen mit den Akteuren abgestimmt und fristgerecht, transparent und verlässlich kommuniziert werden. Weiter ist die DB InfraGO AG durch den Bund so zu organisieren, dass diese Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen termingerecht und verlässlich zum Abschluss bringt, damit für alle Akteure Planbarkeit besteht und öffentliche Mittel effizienter eingesetzt werden können. Dies gilt auch für die termingerechte Fertigstellung von Elektrifizierungen, da die Umstellung vom Dieselbetrieb auf elektrischen Betrieb mit einem entsprechenden Vorlauf geplant werden muss.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 6.1 der Tagesordnung:
Motorradlärm

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 6.12 der Verkehrsministerkonferenz am 11./12. Oktober 2023 unter den Nummern 3. und 5. (erster Satzteil) aufgeführten Bitten:

   „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.“ (Nummer 3)

   „Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die einzelnen, noch nicht realisierten Maßnahmen aus der Bundesrats-Drucksache 125/20 (Beschluss) ohne weiteren Zeitverzug umzusetzen…“ (Nummer 5, erster Satzteil).

   Hierbei geht es insbesondere um folgende Maßnahmen:

   - Anpassung der einschlägigen Regelungen, um Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für besondere Konfliktfälle an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen (u. a. Berücksichtigung der Lärm-Spitzen, die sich aus dem Motorradverkehr ergeben),

- Verbot von Motorsteuerungen an Motorrädern, die individuell vom Fahrer einstellbare Soundkulissen („Sound-Design“) ermöglichen und durch die störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können,
- Entwicklung eines rechtlich sicheren Instruments, das den Polizeibehörden der Länder bei gravierenden Überschreitungen der Lärmemissionen die sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeugs an Ort und Stelle ermöglicht,
- Entwicklung einer wirksamen und rechtssicheren Lösung zur Identifizierung von „Rasern“ oder „Belästigern“.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 6.2 der Tagesordnung:
Neustrukturierung der Fahrerlaubnisprüfung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Prüfung der Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfer (Zugangsvoraussetzungen, Ausbildung und Prüfung, Fortbildungspflichten) zügig voranzutreiben und dabei die Fachebene der Länder (Bund-Länder-AG und Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“) einzubeziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in ihrer Sitzung im Herbst 2025 erneut über den aktuellen Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 6.3 der Tagesordnung:
Novelle der Fahrschulausbildung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die stetig steigenden Kosten für den Erwerb eines Führerscheins als Hemmnis für die individuelle Mobilität, dies gilt insbesondere in ländlichen Gebieten mit einem eingeschränkten Angebot an Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt insoweit die im Rahmen der Novelle der Fahrschulausbildung bereits avisierte Einführung von Lernerfolgs-feststellungen zwecks Reduzierung der Durchfallquoten in der (theoretischen) Fahrerlaubnisprüfung, den Einsatz von Simulatoren im Rahmen der Ausbildung sowie die vorgesehenen Erleichterungen für den Erwerb von Lkw- und Bus-Fahrerlaubnissen als potenziell zur Kostenreduzierung geeignet und bittet das BMDV um weitergehende Umsetzung.
4. Darüberhinausgehend bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, neben der vorrangigen Optimierung der Verkehrssicherheit, auch den Aspekt der Kosteneindämmung im Rahmen der Novelle der Fahrschulausbildung noch intensiver zu berücksichtigen und hierzu nochmals sämtliche Entwürfe für das anstehende Rechtsetzungsverfahren einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen. Das BMDV wird gebeten, zu prüfen, ob dieses im Rahmen der bereits bestehenden Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Novellierung der

Fahrschülerausbildung erfolgen kann oder in einem länderoffenen Gremium ähnlich der Ad-hoc Arbeitsgruppe zu Großraum- und Schwertransporten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in ihrer Sitzung im Herbst 2025 erneut über den aktuellen Sachstand zur Novelle der Fahrschulausbildung sowie insbesondere über die Ergebnisse der Überprüfung zur Eindämmung der Führerscheinkosten zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 6.4 der Tagesordnung:
Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz versteht die Förderung des Radverkehrs weiterhin als gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen und fordert wiederholt, dass das Bemühen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 auf allen Seiten konsequent weitergeführt und deutlich intensiviert wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Bund sich in der neuen Legislaturperiode dieser Thematik weiterhin und nachhaltig widmet und seine Förderprogramme verstetigt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher den Bund auf, für die Förderung des Radverkehrs eine spürbar erhöhte und angemessene finanzielle Ausstattung im Bundeshaushalt 2026 vorzusehen und diese Zielsetzung in der mittelfristigen Finanzplanung abzusichern.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung und damit einhergehenden größeren Handlungsspielräume für die Straßenverkehrsbehörden auch als Chance zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

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 begrüßt die Veröffentlichung der Nationalen Fußverkehrsstrategie mit dem Ziel, diese auf Bundesebene zu verankern und die Bedeutung des Fußverkehrs hervorzuheben sowie diesen langfristig und zielgerichtet zu fördern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Schritt, mit der aktuell vorliegenden Nationalen Fußverkehrsstrategie das Thema auf Bundesebene zu platzieren und im Kanon der Strategien zur Förderung nachhaltiger Mobilität aufzunehmen. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Nationale Fußverkehrsstrategie eine wichtige Basis darstellen kann, um die fußläufige Alltagsmobilität im Nahbereich der Städte und Gemeinden gezielt in den Fokus zu nehmen als wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Entwicklung und Verabschiedung dieser Nationalen Strategie ohne eine frühzeitige Einbindung der Länder erfolgt ist. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Nationale Fußverkehrsstrategie im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Fußverkehr weiter zu evaluieren und gemeinsam weiterzuentwickeln.

5. Die Verkehrsministerkonferenz weist daraufhin, dass zur Umsetzung der Nationalen Fußverkehrsstrategie messbare Ziele, zum Beispiel zur Erreichung der „Vision Zero“, notwendig sind und bittet das BMDV um entsprechende Berücksichtigung. Sie empfiehlt die Aufstellung eines Umsetzungsplans (zum Beispiel Nationaler Fußverkehrsplan) äquivalent zum NRVP 3.0 mit diesen Zielen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Berücksichtigung des Fußverkehrs im Haushaltsentwurf 2025 mit Kassenmitteln sowie Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2026 bis 2028. Sie bittet um eine Fortführung der Kassenmittel bis mindestens 2028. Aufgrund der Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilität in Deutschland bittet sie zudem um eine Mittelerhöhung, -verstetigung sowie -dynamisierung.

7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Untersuchung zum Fußverkehr im Rahmen des Monitors Fußverkehr 2024. Die Ergebnisse können eine gute Grundlage zur Förderung des Fußverkehrs bilden. Es ist daher wünschenswert, dass die Ergebnisse den Ländern zur Verfügung gestellt werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz weist erneut darauf hin, dass der Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr in der Frequenz analog zum Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr zweimal jährlich tagen sollte.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV darum, den Wissenstransfer im Sinne eines attraktiven und sicheren Fußverkehrs in den Gemeinden zu stärken. Hierzu sind Formate wie zum Beispiel eine Konferenz ähnlich der Fahrradkommunalkonferenz ein wichtiger Schritt. Auch sollte auf die bestehenden Netzwerke (zum Beispiel die AGFKn) als Multiplikatoren stärker zurückgegriffen werden. Diese sind durch den Bund entsprechend zu unterstützen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.1 der Tagesordnung:
Evaluation des Fluglärmgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihre Beschlüsse vom 9./10. Oktober 2024 und 17./18. April 2024 und stellt fest, dass noch immer kein konkreter Zeitplan hinsichtlich der Änderungen des Fluglärmgesetzes und der für den laufenden Vollzug durch die Länder entscheidenden Rechtsverordnungen (1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung) vorliegt. Dies führt zu Unsicherheiten für die Vollzugsbehörden der Länder, Flughäfen und Fluglärmbetroffenen. Außerdem bleiben die von der Bundesregierung im Jahr 2019 nach einer Abfrage bei der Luftverkehrswirtschaft, den Vollzugsbehörden und den Betroffenenverbänden identifizierten Verbesserungspotenziale und Änderungserfordernisse weiterhin unadressiert.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der neuen Bundesregierung zur Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 die Vorlage eines Konzepts zur Umsetzung ihrer Empfehlungen aus dem Evaluierungsbericht von 2019 sowie gegebenenfalls seitdem erkannte zusätzliche Anforderungen. In dem Konzept sind die kurzfristig umsetzbaren Änderungen des Fluglärmgesetzes und der 1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung zu benennen und auszuführen, wie diese umgesetzt werden sollen. Soweit die Bundesregierung der Ansicht ist, dass bestimmte Änderungen zwingend weitere Validierungsgutachten erfordern,

sollen diese schnellstmöglich beauftragt und der jeweilige Stand der Verkehrsministerkonferenz ebenfalls mitgeteilt werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet darum, die Länder bei der Überarbeitung des Fluglärmgesetzes und der Fluglärmschutzverordnungen frühzeitig einzubinden.

5. Der Vorsitzende wird gebeten, den Beschluss an die Umweltministerkonferenz weiterzuleiten und um Unterstützung zu bitten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.2 der Tagesordnung:
Einfuhrumsatzsteuer

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ihr der Bericht des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. September 2024 zum damaligen Stand der Beratungen über die Einführung des Verrechnungsmodells für die Einfuhrumsatzsteuer nicht zur Kenntnis gegeben wurde.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass das BMDV nicht in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Optimierung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer vertreten ist und regt die Entsendung einer die Beratungen beobachtenden, dem BMDV angehörigen Person an.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Beratungen der Bundesregierung bislang nicht zu so konkreten Ergebnissen geführt haben, dass der geplante zeitliche Ablauf absehbar wäre.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, das Vorhaben schnellstmöglich zu einem Abschluss zu bringen, um die bestehenden Wettbewerbsnachteile für die Flug-, See- und Binnenhäfen abzubauen und den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss der Finanzministerkonferenz und der Wirtschaftsministerkonferenz zu übermitteln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Spannungsfeld Klimaschutz im Luftverkehr - Klimaziele wirksam und wettbewerbsneutral adressieren, Chancen für den Wirtschafts- und Technologiestandort Deutschland nutzen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihren Beschluss vom 9./10. Oktober 2024. Insbesondere die zunehmende Versorgung der Luftverkehrswirtschaft mit nachhaltig produzierten Flugkraftstoffen (SAF) ist Voraussetzung für eine höhere energiewirtschaftliche Eigenständigkeit und Resilienz der EU. Ebenso bietet sie das Potenzial, den Luftverkehr und weitere wichtige Industriebranchen zukunftsfähig aufzustellen und langfristige hochwertige Arbeitsplätze zu sichern. Gleichzeitig müssen in kurzer Zeit immense Mittel für den Bau und Betrieb der Herstellungsanlagen bei privaten Vorhabenträgern und Investoren unter schwierigen Marktbedingungen aktiviert werden. Dieser Transformationsprozess erfordert eine strategische, umfassende Unterstützung durch die EU. Die Regelungen der ReFuelEU Aviation VO reichen hierfür nicht aus.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich bei der EU entschieden dafür einzusetzen, dass die strategische Flankierung des Markthochlaufs von SAF ein zentraler Bestandteil des Clean Industrial Deals (CID) wird. Dessen Eckpunkte hat die Präsidentin der EU-Kommission am

26. Februar 2025 erstmalig vorgestellt. Der CID enthält ein Bündel von angekündigten Maßnahmen, die sowohl umfangreiche Förderinstrumente der EU beinhalten, als auch den Abbau von regulatorischen Hemmnissen in den Blick nehmen. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass Teile der Maßnahmen auch den Luft- und Seeverkehr als Anwendungsfeld benennen, allerdings bislang nicht in gleicher Priorität wie andere Branchen im CID. Die Bundesregierung wird daher gebeten, bei der Kommission darauf hinzuwirken, dass der CID nicht nur die Erzeugung von Stahl und die Chemieindustrie als schwer zu dekarbonisierende Industriezweige in besonderem Maß adressiert, sondern auch den Luftverkehr. Denn auch ihm kommt immense strategische Bedeutung für die erfolgreiche wirtschaftliche und soziale Entwicklung der EU zu, mit vergleichbaren Herausforderungen bei der Dekarbonisierung sowie der Notwendigkeit von Ausgleichsmechanismen zur Abwendung von Nachteilen im globalen Wettbewerb. Ziel muss die Schaffung einer erfolgreichen europäischen SAF-Industrie mit Produktion in und außerhalb der EU sowie die Versorgung europäischer Arlines mit SAF zu wettbewerbsfähigen Kosten sein.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund nachdrücklich auf, sich in der EU für die Schaffung einer enddestinationsbezogenen europäischen Klimaschutzabgabe anstelle der nationalen Luftverkehrssteuer einzusetzen, um den Markthochlauf von SAF zu finanzieren und Wettbewerbsnachteile europäischer Drehkreuze und Airlines zu vermeiden. Sie verweist hierzu auf die Empfehlungen des Arbeitskreises Klimaneutrale Luftfahrt.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert angesichts der auf EU-Ebene festgesetzten Beimischungsquoten die sofortige Streichung der abweichenden nationalen Quoten für strombasierte Flugkraftstoffe im Bundes-Immissionsschutzgesetz.

6. Außerdem sollen kurzfristig auf nationaler Ebene folgende Punkte umgesetzt werden:

   a) Schaffung bzw. Wiederausstattung entsprechender Haushaltstitel im Bundeshaushalt zur Flankierung des Hochlaufs von SAF und weiterer Maßnahmen für eine nachhaltige Luftverkehrswirtschaft.

   b) Festlegung, dass die Einnahmen aus dem EU-ETS aus dem Luftverkehr ausschließlich für den Luftverkehr zu verwenden sind.

   c) Bereitstellung von Instrumenten wie Bürgschaften der KfW o. Ä. zur besseren Absicherung privater Investitionen gegen regulatorische Risiken. Dies ist aktuell eines der größten Hemmnisse für finale Investment-entscheidungen (z. B. Risiko des Fortbestands der rechtlich verbindlichen Beimischungsquoten oder der aktuell geltenden Nachhaltigkeits-anforderungen an die Eingangsstoffe über die ersten 10 bis 15 Jahre Betriebszeit einer Anlage).

7. Der Vorsitzende wird um Weiterleitung des Beschlusses an die Wirtschaftsminister- und an die Finanzministerkonferenz gebeten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.4 der Tagesordnung:
Maßnahmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz sind vom Bund auf nationaler Ebene die Prüfaufträge im Einklang mit den Beschlüssen der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 12. Dezember 2024 schnellstmöglich abzuschließen und konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um Wettbewerbsnachteile in Deutschland für die Luftverkehrswirtschaft abzubauen. Die Luftfahrtunternehmen und deutschen Flughäfen brauchen schnellstmöglich verlässliche Signale für eine Verringerung der Standortkosten.
3. Mit der Einführung einer einheitlichen europäischen Luftverkehrsabgabe soll die nationale Luftverkehrsteuer vollständig entfallen. Vor diesem Hintergrund wird die Besteuerung von Kerosin auf europäischer und nationaler Ebene derzeit abgelehnt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder über das weitere Vorgehen frühzeitig zu informieren. Sie erwartet von der Bundesregierung, dass zeitnah konkrete Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden, denn die Luftfahrtbranche braucht schnellstmöglich zuverlässige Daten über die künftigen Standortbedingungen in Deutschland als Planungsgrundlage für unternehmerische Entscheidungen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, zur Herbstsitzung 2025 der Verkehrsministerkonferenz über die bis dahin umgesetzten Maßnahmen bzw. den zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen noch erforderlichen Zeitraum zu berichten.

6. Der Vorsitzende wird gebeten, diesen Beschluss an die Wirtschaftsministerkonferenz und die Finanzministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.5 der Tagesordnung:

Änderungen im BImSchG (§ 16b, § 10) mit Auswirkungen auf luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Änderungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgenommen worden sind, die sowohl für den zivilen als auch den militärischen Luftverkehr sicherheitskritisch sind und eine Einbeziehung der entsprechenden Ressorts erfordert hätten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, die für den Luftverkehr sicherheitskritischen Änderungen im BImSchG schnellstmöglich rückgängig zu machen und die Konformität mit dem Luftverkehrsgesetz wieder herzustellen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, ihren Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz zu übermitteln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 7.6 der Tagesordnung:
Kosten Flugsicherung zweiter Gebührenkreis

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die im Jahr 2021 eingeführte Unterstützung der flugsicherungspflichtigen Flugplätze, die nicht zu den Flugplätzen nach § 27d Absatz 1 LuftVG gehören, ein sinnvolles Instrument ist, um für ausgeglichene Wettbewerbsverhältnisse zwischen großen und kleinen Flughäfen zu sorgen.
2. Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits für 2025 vorgenommene Reduktion und jüngst angekündigte Einstellung dieses sogenannten „zweiten Gebührenkreises“ für kleinere Flughäfen und sonstige Flugplätze, bei denen eine Flugsicherung erforderlich ist, und die damit verbundene finanzielle Unterstützung der betroffenen Flugplätze durch den Bund würde aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz dann wieder wettbewerbsverzerrend wirken und existenzgefährdende Nachteile für die betroffenen Standorte mit sich bringen, da die Kosten nicht vollständig auf die Nutzenden umgelegt werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, statt einer Einstellung des „zweiten Gebührenkreises“ zunächst die in Artikel 2 des Sechzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgesehene Evaluierung des zweiten Gebührenkreises durchzuführen. Auf Grundlage der Ergebnisse sollte unter Einbindung der Länder entschieden werden, wie das bestehende

System dauerhaft und rechtssicher fortgeführt werden kann, um die Unterstützung zur Finanzierung der Flugsicherungsdienstleistungen an den Flugplätzen des zweiten Gebührenkreises über den Bundeshaushalt in gleichem Maß und dauerhaft abzusichern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 8.1 der Tagesordnung:
Binnen- und Seeschifffahrt weiterentwickeln

Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dass es der Erwartungshaltung der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2024 gerecht wird und deutlich macht, dass es die Binnenschifffahrt als einen Verkehrsträger der Zukunft ansieht.

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt in diesem Zusammenhang fest, dass wichtige Teile der deutschen und europäischen Industrie von ihren Logistikbedarfen in Menge und Gewicht zentral auf eine leistungsfähige See- und Binnenschifffahrt mit gut ausgebauter Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur angewiesen sind. Ihren Ausfall könnte die Straßen- und die Schieneninfrastruktur nicht kompensieren.

2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der Basisprognose 2040 weder eine geeignete Grundlage, um zukunftsfähige Investitionen in das Bundeswasserstraßennetz für den Investitionsrahmenplan wie für einen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan zu bewerten, noch eine geeignete Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) für den Verkehrsträger Wasserstraße.

3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV, die Länder und relevante Stakeholder bei der Durchführung des Prognosefalls bzw. der Prognosefälle „Alternativer Weg“ hinsichtlich der Festlegung alternativer Rahmenbedingungen und Annahmen einzubinden. Es sollten Szenarien

betrachtet werden, die sich abzeichnende Entwicklungen und entsprechende Mengenrelevanz für die Binnenschifffahrt (einschließlich Seeschifffahrt auf Binnenwasserstraßen) berücksichtigen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zu prüfen, ob und wie Güterströme künftig nicht nur gemäß ihrem Gewicht, sondern über eine geeignete Methodik auch orientiert am Güterwert (und gegebenenfalls auch Gütervolumen) dargestellt werden können, ohne einen unverhältnismäßigen bürokratischen Mehraufwand aufseiten der Wirtschaft im Zuge der Datenerfassung zu verursachen.

5. Begleitend zur 2. Prognose bittet die Verkehrsministerkonferenz um Darstellung der volkswirtschaftlichen Schäden in Deutschland, die durch Betriebsverlagerungen ins Ausland sowie für die Straßen- und Schienen-infrastruktur prognostiziert werden können, wenn der Verkehrsträger Binnenschifffahrt nicht leistungsfähig aufgestellt ist.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Instandsetzung und den Ausbau der Bundeswasserstraßen voranzutreiben und die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zu überarbeiten.

7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Umsetzung des Bundes-verkehrswegeplans Grundlage für die BPÜ ist und fordert das BMDV auf, die Bundeswasserstraßenverwaltung finanziell, personell und organisatorisch so zu stärken, dass der Bundesverkehrswegeplan zügig umgesetzt werden kann.

8. Die Binnen- und Seehäfen sind aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz hinsichtlich des Güterumschlags von essenzieller nationaler Bedeutung. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, eine ange-messene Beteiligung an der Hafeninfrastrukturfinanzierung sicherzustellen.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt hierbei ihre Beschlüsse zu einer bedarfsgerechten „Ausstattung des Bundeshaushaltes für Ersatz, Ausbau und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße vom 22./23. März 2023 in Aachen, 11./12. Oktober 2023 in Köln und 9./10. Oktober 2024 in Duisburg sowie zur Nationalen Hafenstrategie und der Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Bundesförderung für den Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur in See- und Binnenhäfen vom 11./12. Oktober 2023 in Köln und 9./10. Oktober 2024 in Duisburg.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2025
in Nürnberg

Punkt 8.2 der Tagesordnung:
Europäische Hafenstrategie

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Bemühungen der Kommission wahr, bis zum Ablauf des Jahres 2025 eine Europäische Hafenstrategie zu entwickeln. Die EU-Mitgliedstaaten sind am Entstehungsprozess der Europäischen Hafenstrategie beteiligt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), die Länder laufend über den Fortgang der Europäischen Hafenstrategie zu unterrichten und ein geeignetes Format zu entwickeln, um die Länder intensiv in die inhaltliche Erarbeitung der Europäischen Hafenstrategie einzubinden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Herbstsitzung 2025 über den aktuellen Stand der Vorbereitungen der Europäischen Hafenstrategie zu berichten.