

Ergebnisse
der
Verkehrsministerkonferenz
am 29./30. Oktober 2025
in Straubing

Vorsitz: Staatsminister Christian Bernreiter (Bayern)
Teilnehmerinnen und Teilnehmer: siehe Anlage

Tagesordnung

	Seite(n)
TOP 1 Begrüßung	1
TOP 2 Genehmigung der Tagesordnung, Blockabstimmung.....	3
TOP 3 Bericht des Bundesministers für Verkehr zur aktuellen verkehrspolitischen Lage	5
TOP 4 Allgemeine Verkehrsthemen	
TOP 4.1 Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität	7 - 8
TOP 4.2 Elektromobilität: Lkw-Ladeinfrastruktur	9
TOP 4.3 Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes.....	11 - 12
TOP 4.4 Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern infolge Gesetzesvorhaben des Bundes	13

TOP 4.5	ITS-Beirat	15
TOP 4.6	Autonomes Fahren in Modellregionen.....	17 - 19
TOP 4.7	Pakt für Planungs-, Genehmigung- und Umsetzungs- beschleunigung zwischen Bund und Ländern	21
TOP 4.8	Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken	23
TOP 4.9	Deutsches Zentrum für Mobilität der Zukunft.....	25
TOP 4.10	Elektromobilität: Komfortables Laden an öffentlichen Ladepunkten	27 - 28
TOP 4.11	Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)	29
TOP 4.12	Mobilität und Klimaschutz.....	31
TOP 5	Bahnpolitik / ÖPNV / SPNV	
TOP 5.1	Aufstockung der Regionalisierungsmittel.....	33
TOP 5.2	Deutschlandticket ab 2026.....	35 - 36
TOP 5.3	Situation im Schienengüterverkehr, insbesondere DB Cargo	37
TOP 5.4	Stärkung der Eisenbahninfrastruktur durch gezielte Regionalisierung	39
TOP 5.5	Digitale Schiene Deutschland (ETCS).....	41 - 42
TOP 5.6	Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland.....	43 - 45
TOP 5.7	Entwicklung der Trassenpreise	47 - 48
TOP 5.8	Zukunft des Schienenpersonenfernverkehrs in der Fläche	49 - 50
TOP 5.9	Modernisierungspakt.....	51
TOP 5.10	Weiterentwicklung GVFG.....	53 - 55

TOP 6	Straßenverkehr	
TOP 6.1	Pilotprojekt Windenergie, Mikrokorridore für GST.....	57
TOP 6.2	Einschluss von Krafträdern der Fahrerlaubnisklasse A1 in die Fahrerlaubnisklasse B.....	59 - 60
TOP 6.3	Novelle der Fahrschulausbildung.....	61 - 62
TOP 6.4	Verkehrssicherheit auf Landstraßen	63
TOP 6.5	Vorgehen zur Änderung des Kraftfahrersachverständigen- gesetzes (KfSachvG)	65
TOP 6.6	Radverkehrspolitik	67
TOP 6.7	<i>alt: Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs</i> neu: Bedeutung des Fußverkehrs und Synergien mit dem ÖPNV stärken	69 - 70
TOP 6.8	Schaffung von Ausnahmeverordnungen zur Nutzung von General Safety Regulation (GSR) für Einsatzfahrzeuge	71
TOP 6.9	Kleiner Fachkundenachweis.....	73
TOP 6.10	Finanzierung von Bundesfernstraßen.....	75
TOP 6.11	Finanzierung der Bundesstraßen/Entwurf Verfügungsrahmen BMV	77
TOP 7	Luftverkehr	
TOP 7.1	Maßnahmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs	79 - 80
TOP 7.2	Kosten Flugsicherung zweiter Gebührenkreis.....	81
TOP 7.3	Verwendung der Einnahmen aus dem luftfahrtindu- zierten europäischen Emissionshandel zur Förderung der Marktimplementierung von SAF	83 - 84

TOP 8	Wasser- und Schifffahrtsangelegenheiten -	
TOP 8.1	Schiffszertifizierung/Labeling nach Klima- und Umweltwirkung	85
TOP 8.2	Bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen sicherstellen und nicht nachvollziehbare Haushaltskürzungen ausgleichen.....	87 - 88
TOP 8.3	Europäische Hafenstrategie	89
TOP 9	Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2026	91
TOP 10	Verschiedenes	93

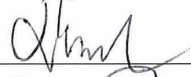
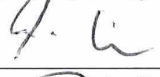
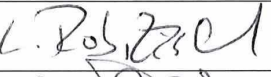
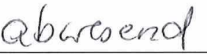
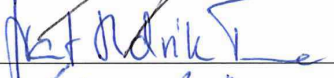
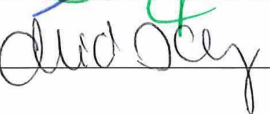
Anlage zu TOP 4.4

Verkehrsministerkonferenz
- Geschäftsstelle -

Anwesenheitsliste

der Verkehrsministerkonferenz am 29./30. Oktober 2025
in Straubing

Länder		Unterschrift
Baden-Württemberg	Herr Min Winfried Hermann	<i>G. Hermann</i>
	Herr AL Gerd Hickmann	<i>G. Hickmann</i>
	Frau Dr. Sabine Krüger	<i>Dr. S. Krüger</i>
	Herr Jonas Meyer ^{trier}	<i>J. Meyer</i>
Bayern (Vorsitz)	Herr StMin Christian Bernreiter	<i>Chr. Bernreiter</i>
	Herr AL Alexander Bonfig	<i>A. Bonfig</i>
	Herr AL Dr. Josef Rott	<i>J. Rott</i>
	Herr AL Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst	<i>W. Wüst</i>
	Herr RL Frank Frischeisen	<i>F. Frischeisen</i>
	Herr Daniel Philipp	<i>D. Philipp</i>
	Herr Daniel Schmidt	<i>D. Schmidt</i>
	Herr Dominik Gartner	<i>D. Gartner</i>
	Andreas Stiller	<i>A. Stiller</i>
	Herr Simon Schmauß	<i>S. Schmauß</i>
Berlin	Frau Sen'in Ute Bonde	<i>U. Bonde</i>
	Herr Sts Arne Herz	<i>A. Herz</i>
	Frau AL'in Melanie Jachtner	<i>M. Jachtner</i>
Brandenburg	Herr Min Detlef Tabbert	<i>D. Tabbert</i>
	Herr AL Hartwig Rolf	<i>H. Rolf</i>
	Frau Barbara Klebe	<i>B. Klebe</i>
	Frau Aud Krubert-Hall	<i>A. Krubert-Hall</i>

Länder		
		Unterschrift
Bremen	Frau Sen'in Özlem Ünsal	
	Herr AL Gunnar Polzin	
Hamburg	Herr Sen Dr. Anjes Tjarks	
	Frau Ref'in Larissa Robitzsch	
Hessen	Frau Sts'in Ines Fröhlich	
	Herr AL Martin Weber	
	Frau Charlotte Reith	
Mecklenburg-Vorpommern	Herr Min Dr. Wolfgang Blank	
	Herr AL Daniel Bischof	
Niedersachsen	Herr Min Grant Hendrik Tonne	
	Herr AL Dr. Christoph Wilk	
Nordrhein-Westfalen	Herr Min Oliver Krischer	
	Frau AL'in Kirsten Holling	
	Herr AL Udo Sieverding	
	Herr Johannes Schmitz	
	Frau Carola Brandenburg	
Rheinland-Pfalz	Herr StS Andy Becht	
	Frau AL'in Esther Jung	
	Herr StS Michael Hauer	
	Herr AL Michael Frömming	
Saarland	Frau Min'in Petra Berg	
	Frau AL'in Astrid Klug	

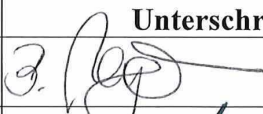
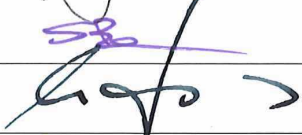
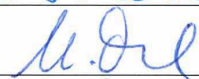
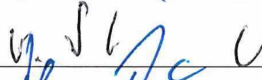
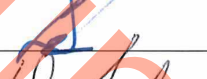
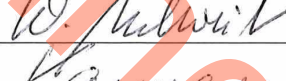
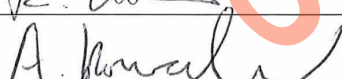
Länder		
		Unterschrift
Sachsen	Frau Sts'in Barbara Meyer	
	Herr AL Stephan Berger	
Sachsen-Anhalt	Frau Min'in Dr. Lydia Hüskens	
	Herr AL Dr. Stefan Hörold	
Schleswig-Holstein	Herr Min Claus Ruhe Madsen	
	Frau Sts'in Susanne Henckel	
Thüringen	Herr AL Michael Pirschel	
	Herr StS Dr. Tobias J. Knoblich	
	Herr stellv. AL Markus Brämer	
Bund		
Bundes- ministerium für Verkehr	BM Patrick Schnieder	
	Herr Sts Stefan Schnorr	
	Frau AL'in Iris Reimold	
	Herr AL Michael Puschel	
	Herr AL Andreas Gehlhaar	
	Herr AL Dr. Wilhelm Eschweiler	
	Frau UAL'in Hilde Kammerer	
	Herr Andreas Paul	
	Herr Robin Kunst	
	Herr Andreas Kowalewski	
	Herr Johannes Blankenheim	

Table Briefings

TOP 1:

Begrüßung

Der Vorsitzende heißt die Mitglieder und Gäste der Verkehrsministerkonferenz herzlich willkommen. Er begrüßt insbesondere Herrn Staatssekretär Dr. Tobias J. Knoblich (Thüringen) als Vertreter seines Ministers und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel (Schleswig-Holstein) in ihrer neuen Funktion.

Der Oberbürgermeister der Stadt Straubing, Herr Markus Pannermayr, richtet ein Grußwort an die Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 2:

Genehmigung der Tagesordnung, Blockabstimmung

Die Verkehrsministerkonferenz genehmigt einstimmig die Tagesordnung.

Sie beschließt einstimmig zu den folgenden Tagesordnungspunkten im Block:

- TOP 4.3 Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes,
- TOP 4.5 ITS-Beirat,
- TOP 4.7 Pakt für Planungs-, Genehmigung- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern,
- TOP 4.8 Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken,
- TOP 4.11 Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI),
- TOP 6.2 Einschluss von Krafträdern der Fahrerlaubnisklasse A1 in die Fahrerlaubnisklasse B,
- TOP 6.5 Vorgehen zur Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachvG),
- TOP 6.8 Schaffung von Ausnahmenvorschriften zur Nutzung von General Safety Regulation (GSR) für Einsatzfahrzeuge,
- TOP 7.3 Verwendung der Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel zur Förderung der Marktimplementierung von SAF,
- TOP 8.1 Schiffszertifizierung/Labeling nach Klima- und Umweltwirkung,
- TOP 8.3 Europäische Hafenstrategie.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 3:

Bericht des Bundesministers für Verkehr zur aktuellen verkehrspolitischen Lage

Die Verkehrsministerkonferenz führt eine Aussprache zur aktuellen verkehrspolitischen Lage.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.1:

Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Beschlüsse vom 27. Juni 2025 und 18. September 2025 zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität. Insbesondere sollen die Mittel für zusätzliche Investitionen dienen. Diese müssen langfristig und überjährig bereitgestellt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt klar, dass aus Sicht der Länder die Mittel des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität nicht nur für die Bestandserhaltung, sondern auch für Neu- und Ausbauprojekte und die Digitalisierung genutzt werden müssen. Der Bund wird daher aufgefordert, einen größeren Anteil des Sondervermögens für die Verkehrsinfrastruktur vorzusehen. Die Sanierung und der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen innerhalb des Sondervermögens Vorrang haben.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren Beschluss vom 2./3. April 2025, in dem zur Realisierung der hohen Finanzierungsbedarfe, insbesondere für mehrjährige Vorhaben, die Errichtung eines Verkehrsinfrastrukturfonds unter Beteiligung der Länder vorgeschlagen wurde. Sie fordert den Bund dazu auf, in der nächsten Verkehrsministerkonferenz zum aktuellen Stand zu berichten.

(Ende TOP)

TOP 4.2:

Elektromobilität: Lkw-Ladeinfrastruktur

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die angekündigten Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für öffentliche und betriebliche Lkw-Ladeinfrastruktur. Diese Maßnahmen unterstützen den privatwirtschaftlichen Ausbau von Ladeinfrastruktur abseits der Bundesfernstraßen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in der Frühjahrs-sitzung 2026 über aktuelle Sachstände der Aktivitäten zum Aufbau eines initialen Lkw-Ladenetzes auf den Bundesautobahnen sowie über geplante Förderungen zum Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.3:

Zustimmung im Block

Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) 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 BMV, beim federführenden Bundesressort darauf hinzuwirken, bei zu erlassenden Rechtsverordnungen nach dem am 10. September 2025 vom Bundeskabinett beschlossenen Regierungsentwurf des KRITIS-Dachgesetzes eine dem Regelungsgehalt angemessene Mitwirkung der Länder über den Bundesrat sicherzustellen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, 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 BMV, auf der Frühjahrskonferenz 2026 erneut über den aktuellen Umsetzungsstand der Richtlinie (EU) 2022/2557 (CER-Richtlinie) und die damit verbundenen Folgen zu berichten.

(Ende TOP)

TOP 4.4:

Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern infolge Gesetzesvorhaben des Bundes

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich für die Einbindung bei der Aktualisierung des Berichts der Finanzministerkonferenz (FMK) vom 2. Oktober 2025.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Vorsitzenden, das in der Anlage beigefügte Antwortschreiben an den Vorsitzenden der FMK zu senden.

(Ende TOP)

Table Briefings

Verkehrsministerkonferenz
- Der Vorsitzende -

Anlage zu TOP 4.4

Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz
c/o Bundesrat, 11055 Berlin

Vorsitzenden der Finanzministerkonferenz
Herrn Minister Dr. Marcus Optendrenk
c/o Bundesrat
11055 Berlin



BAYERN 2025/2026

Telefon: 089 2192 3411

Bearbeiter: Sebastian Röhrig

Aktenzeichen: A 10 - 1 - 32

Straubing, 30. Oktober 2025

**Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern infolge Gesetzesvorhaben des Bundes;
Fortschreibung und Aktualisierung des FMK-Berichts vom 6. Mai 2022**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 6. Oktober 2025, mit dem Sie um weitere Informationen und
Stellungnahme zur Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern infolge Gesetzesvorhaben des
Bundes bitten.

Hierzu äußert sich die Verkehrsministerkonferenz wie folgt:

Die insgesamt steigenden Kosten stellen die Länder und Kommunen inzwischen vor große
Herausforderungen. Hiervon ist auch der Verkehrsbereich nicht ausgenommen. Umso wichtiger ist
es, dass der Bund zu einer angemessenen Finanzierung beiträgt.

Zu der Entwicklung beim Deutschlandticket wird wie folgt Stellung genommen:

Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 haben sich Bund und Länder für die Jahre
2023, 2024 und 2025 mit jeweils 1,5 Milliarden Euro an der Finanzierung des Deutschlandtickets
beteiligt. Auf Basis der Rettungsschirmsystematik wurden und werden in diesen Jahren den

Briefpostanschrift:
c/o Bundesrat
11055 Berlin

Hausanschrift:
Leipziger Str. 3-4
10117 Berlin

Telefon: 030 189100-0
Durchwahl: -200/-206/-203/-204
E-Mail: mail-vmk@bundesrat.de
Internet: www.verkehrsministerkonferenz.de

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

Verkehrsunternehmen alle aus dem Deutschlandticket entstehenden Mindereinnahmen ausgeglichen.

Mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 wurde eine stabile Finanzierung für das Deutschlandticket bis zum Jahr 2030 erreicht. Hierzu stellen die Länder und der Bund jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr ab 2026 erneut bereit. Dies soll im Rahmen des geplanten 11. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes festgeschrieben werden. Um die Auskömmlichkeit des Ausgleichs auch künftig für die Länder und Kommunen in ihrer Rolle als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, soll der Ticketpreis ab 2027 auf Basis eines transparenten und objektiven Preisindex ermittelt werden. Da die Ausgleichsmittel von Bund und Ländern mit je 1,5 Milliarden Euro nicht mit den Kosten im öffentlichen Personennahverkehr dynamisiert werden, ist dies bei der Weiterreichung an die Aufgabenträger und Unternehmen durch einen entsprechenden Faktor auf die Entwicklung des Ticketpreises aufzufangen. Da der Nachweis des Ausgleichs zeitversetzt erfolgt, ist es systemimmanent, dass es auch künftig zu der vorübergehenden Bildung von Haushaltsresten oder dem Bedarf einer Vorfinanzierung kommen kann. Ab dem Jahr 2026 erhalten die Aufgabenträger einen pauschalen Ausgleich für die Umsetzung des Deutschlandtickets. Die Pauschalen werden im Jahr 2027 einer Revision unterzogen.

Durch eine Vereinfachung und Digitalisierung der Tarifsysteme und des Ticketvertriebs wird angestrebt, die Kostenentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zu dämpfen. Ein Gelingen hängt jedoch von den weiteren Kostenentwicklungen insgesamt ab.

Entscheidend für den generellen Erfolg des öffentlichen Personennahverkehrs ist aber auch, dass die Menschen auf ein gutes und am Bedarf orientiertes Angebot zurückgreifen können. Dies kann nur gelingen, wenn genug Geld im System vorhanden ist. Daher hat die Verkehrsministerkonferenz einstimmig beschlossen, dass eine Kommission aus Bund, Ländervertretern und Experten bis Mitte 2026 konkrete Vorschläge zur Erhöhung der regulären Regionalisierungsmittel erarbeiten soll.

Für den Bericht der FMK vom 2. Oktober 2025 ergibt sich für den Bereich des Verkehrs aus unserer Sicht konkret folgender Änderungsbedarf:

- Seite 5, Absatz 2, Satz 2 sollte wie folgt gefasst werden: „Bis 2030 ist von Bund und Ländern ein finanzieller Beitrag in Höhe von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr festgelegt; damit besteht zumindest mittelfristig Sicherheit über die Finanzierung des Deutschlandtickets aus

öffentlichen Geldern.“

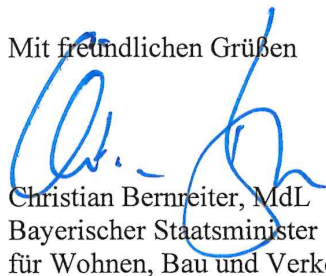
- Seite 5, Absatz 3 sollte wie folgt gefasst werden: „Beim 4. Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wurde im Vermittlungsausschuss eine Einigung über die finanzielle Beteiligung des Bundes an den SPNV-Folgekosten im Zusammenhang mit der Sanierung der Hochleistungskorridore erzielt. Es bleibt gleichwohl bei einer Kostenbelastung der Länder. Durch das o. g. Gesetz wurde auch die Möglichkeit einer Förderung der Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen im Zuge der Digitalisierung des Schienennetzes geschaffen. Es verbleibt aber eine finanzielle Belastung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Länder aufgrund der notwendigen Fahrzeugumrüstung der in Verkehrsverträgen befindlichen Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs. Der Eigenanteil der Länder als Aufgabenträger wurde im Rahmen des Vermittlungsverfahrens auf 2,33 Milliarden Euro geschätzt.“
- Seite 5, Absatz 4 (neu): „Mit dem geplanten Gesetz zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes soll kurzfristig der Anstieg der Trassenentgelte gedämpft werden, welcher im Wesentlichen durch die Eigenkapitalfinanzierung der DB InfraGO AG durch den Bund induziert wurde. Die Folgeeffekte sind auch mit dem Gesetzesvorhaben in den nächsten Jahren kostenwirksam und drohen die Länder mittelbar über steigende Bestellerentgelte zu belasten.“
- Seite 8, lfd. Nummer 2: Die Sätze 2 f. der Bemerkungen sollten wie folgt gefasst werden: „Im geplanten 11. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes soll eine Bundesbeteiligung von 1,5 Milliarden Euro für den Zeitraum 2026 bis 2030 geregelt werden. Die Länder beteiligen sich in diesem Zeitraum in gleicher Höhe, dadurch besteht eine fortlaufende finanzielle Belastung der Länder.“
- Seite 8, lfd. Nummer 3: Die Sätze 2 f. der Bemerkungen sollten wie folgt gefasst werden: „Im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens wurde eine Kostenbeteiligung des Bundes an den Ersatz- oder Umleitungsverkehren infolge der Sanierung der Hochleistungskorridore festgelegt. Es verbleibt gleichwohl ein Teil der Folgekosten bei den Ländern bzw. SPNV-Aufgabenträgern. Die Auffassung des Bundes, beim SEV entweder nur SPNV-Umleiterverkehre oder nur Busersatzverkehre mitzufinanzieren, führt länderseitig zu erheblichen Mehrkosten. Verbundlösungen aus SPNV- und Busersatzleistungen sind in vielen Fällen verkehrlich und wirtschaftlich vorzugswürdig.

Hinsichtlich der Digitalisierung der Schiene ergibt sich aus der europäischen TEN-V-VO die Verpflichtung der Umstellung der Kernnetzkorridore auf ETCS bis 2030. Bis zum

31. Dezember 2040 müssen die nationalen Altsysteme ausgeschaltet werden. Vor dem Hintergrund der Bedeutung und der enormen Kosten der Digitalisierung kann sich der Bund an der ETCS-Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen beteiligen. Neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Länder aufgrund der notwendigen Fahrzeugumrüstung der in Verkehrsverträgen befindlichen Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs kostenbelastet, obwohl die bei der Fahrzeugumrüstung notwendigen Komponenten ursächlich der (Strecken-)Infrastruktur und der damit verbundenen Finanzierungsverantwortung des Bundes zuzurechnen sind. Der Eigenanteil der Länder als Aufgabenträger wurde im Rahmen des Vermittlungsverfahrens auf 2,33 Milliarden Euro geschätzt.“

- Seite 8, lfd. Nummer 4 (neu): „Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (BT-Drucksache 21/1499 vom 8. September 2025); mittelbare Auswirkungen, nicht spezifiziert; Mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen Gewinnerwartungen an die DB InfraGO AG reduziert werden, um den kurzfristigen Anstieg der Trassenentgelte zu dämpfen. Hierbei handelt es sich um eine temporäre Entlastung, die die strukturellen Ursachen der Entgeltsteigerungen – insbesondere die Eigenkapitalfinanzierung der DB InfraGO AG sowie das vollkostenbasierte Trassenpreissystem – nicht behebt. Aus Sicht der Länder ist daher eine grundlegende Reform der Trassenpreisarchitektur notwendig, um die verfassungsrechtliche Finanzierungsverantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur dauerhaft sicherzustellen und die Länder von strukturellen Mehrbelastungen zu entlasten.“

Mit freundlichen Grüßen



Christian Bernreiter, MdL
Bayerischer Staatsminister
für Wohnen, Bau und Verkehr

TOP 4.5:

Zustimmung im Block

ITS-Beirat

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zum ITS-Beirat zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Erarbeitung eines Konzepts für eine bundeseinheitliche Sicherheitsinfrastruktur für C-ITS-Nachrichten durch das BMV in Abstimmung mit dem ITS-Beirat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMV auf, gemeinsam mit der Autobahn GmbH des Bundes und den Ländern ein tragfähiges Modell für eine nationale C-ITS-PKI zu entwickeln, das die nachhaltige und sichere Einführung sowie den Betrieb von C-ITS-Diensten für die öffentliche Hand in Deutschland gewährleistet.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, zur Konferenz im Herbst 2026 über den Sachstand zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.6:

Autonomes Fahren in Modellregionen

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien vom April 2025 festgehaltene Absicht, Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen und mit den Ländern Modellregionen zu entwickeln und mitzufinanzieren.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht im autonomen Fahren einerseits eine zentrale Möglichkeit zur Entlastung der bestehenden Verkehrssysteme sowie zur Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs und damit auch zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Andererseits besteht die derzeitige Chance, die technologische Abhängigkeit von außereuropäischen Anbietern und Zulieferern mittelfristig zu reduzieren und eine eigenständige europäische Wertschöpfungskette für das autonome Fahren im Sinne eines europäischen Leitmarktes zu etablieren. Hierfür bedarf es der Einführung eines Regelbetriebs insbesondere mit einer Level-4-Technologie für den Öffentlichen Personenverkehr und für den Wirtschafts- und Güterverkehr.
3. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die inhaltliche Ausrichtung der Modellregionen eine neue Stufe nach den bisherigen kleinteiligen Einzelprojekten zur Erforschung und Erprobung der Technologien des autonomen Fahrens darstellen muss. Ziel sollte sein, autonome Fahrzeuge als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs und des Wirtschafts- und Güterverkehrs in großem Umfang einzusetzen, die Integration in bestehende Nahverkehrsangebote vorzubereiten und mit der Entwicklung wirtschaftlich tragfähiger sowie skalierbarer Anwendungsfälle die Rolle der deutschen Mobilitätsbranche als Vorreiterin im Bereich des autonomen Fahrens zu stärken.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund daher, baldmöglichst für Klarheit hinsichtlich der beabsichtigten Ausrichtungen der Modellregionen und der Bedingungen für ihre Anerkennung zu sorgen sowie mit den Ländern gemeinsam die notwendigen finanziellen Rahmenbedingungen festzulegen. Hierfür bedarf es einer finanziellen Ausweitung, strategischen Weiterentwicklung und Anpassung der Förderkriterien der entsprechenden Förderprogramme auf EU-, Bundes- und Landesebene, die den Regelbetrieb und die Skalierung entsprechender Anwendungsfälle unterstützt. Es bedarf zudem eines engen Austausches von Bund, Ländern und Kommunen zur laufenden Koordinierung erforderlicher Anpassungen für Genehmigungsverfahren im Regelbetrieb sowie einer gemeinsamen Fahrzeugbeschaffung und standardisierten Integration in den Betrieb, um für die Industrie Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Abnahme von signifikanten Stückzahlen zu schaffen.
5. Unter Federführung der Bundesregierung ist als Voraussetzung für einen solchen Skalierungsansatz in Zusammenarbeit mit den maßgeblichen Akteuren aus Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Zivilgesellschaft der nationale und europäische Rechtsrahmen für das autonome Fahren weiterzuentwickeln, zu optimieren und zu entbürokratisieren.
6. Nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz ist daher eine enge Abstimmung und Koordinierung der Aktivitäten (u. a. auch im Rahmen der Hightech Agenda Deutschlands) insbesondere zwischen verschiedenen Bundesministerien (z. B. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt) und Ländern zu den Themen Regulatorik, gemeinsame Beschaffung von autonomen Fahrzeugen, Integration autonomer Fahrzeuge in den ÖPNV sowie autonome Wirtschafts- und Güterverkehre erforderlich. Vor diesem Hintergrund beruft die Verkehrsministerkonferenz eine länderoffene temporäre Projekt-Arbeitsgruppe ein. Das Vorsitzland wird hierzu

gemeinsam mit dem BMV einladen. Unter weiterer Beteiligung der Verbände zur Weiterentwicklung der Regulierung sowie zur Gestaltung der Marktbedingungen für das autonome Fahren werden bis zur Frühjahrs-VMK 2026 Ergebnisse erwartet. Die Projekt-Arbeitsgruppe soll bestehende Initiativen und Arbeitsgruppen und deren Aktivitäten bei der weiteren Gestaltung berücksichtigen sowie praxisgerechte Handlungsvorschläge zur Umsetzung der oben genannten Schritte erarbeiten. Der Bund wird gebeten, die Arbeitsgruppe zu unterstützen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.7:

Zustimmung im Block

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

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, zur Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 einen aktualisierten Sachstandsbericht mit den Ergebnissen der Maßnahmenpakete aus den Arbeitsgruppen mit konkreten Zeitplanungen für die weitere Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorzulegen.
3. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMV, auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 konkret zu den Ergebnissen der europarechtlichen Prüfung zur Einführung einer Stichtagsregelung sowie zur Wiedereinführung einer Präklusionsregelung in Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.8:

Zustimmung im Block

Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) und den dort dargestellten Zwischenstand zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative des BMV, bestehende Forschungslücken zu schließen und bittet das BMV zur nächsten Sitzung um einen weiteren Bericht über den Sachstand.
3. Die Verkehrsministerkonferenz leitet diesen Beschluss an die Umweltministerkonferenz, die Bauministerkonferenz, die Agrarministerkonferenz, die Gesundheitsministerkonferenz sowie an die Arbeits- und Sozialministerkonferenz weiter.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.9:

Deutsches Zentrum für Mobilität der Zukunft

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass es in Deutschland viele Regionen mit hervorragender Expertise in der Mobilitätsforschung und -entwicklung gibt. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet sich vom DZM eine Stärkung des Mobilitäts- und Forschungsstandorts Deutschland, indem es die Forschungsaktivitäten im Mobilitätsbereich kraftvoll vorantreibt, Akteure miteinander vernetzt und Projekte in eine breite Anwendung bringt. Das DZM soll die Aktivitäten und Ergebnisse des Netzwerks sichtbar machen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Vorreiterrolle Deutschlands in der Mobilität der Zukunft leisten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Planungen für das DZM voranzutreiben und für eine auskömmliche Mittelausstattung zu sorgen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in der nächsten Sitzung der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 4.10:

Elektromobilität: Komfortables Laden an öffentlichen Ladepunkten

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die steigende Zahl an batterieelektrischen Fahrzeugen an den Neuzulassungen in Deutschland. Sie begrüßt zudem den erfolgreichen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland. Ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Angebot ist für Pkw erreicht und kann mit dem Flottenwachstum in den nächsten Jahren Schritt halten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht allerdings mit Sorge, dass hohe Ladepreise und mangelnde Zuverlässigkeit einzelner Angebote abschreckend wirken können. Sie begrüßt alle Anstrengungen, insbesondere über digitale Vergleichsplattformen zu einer transparenten Darstellung von Ladepreisen und Zuverlässigkeit von öffentlichen Ladepunkten beizutragen. Sofern Ladepunktanbieter und ihre Verbände dies nicht aus eigenem Interesse anbieten, bittet sie die Bundesregierung um ergänzende Aktivitäten im Sinne des Verbraucherschutzes mit dem Ziel, Preistransparenz und faire Preise sicherzustellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zu prüfen, inwiefern über weiterführende nationale Regelungen neben dem „Ad-hoc“-Preis auch weitere Preismodelle berücksichtigt werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Vorgaben der AFIR-Verordnung, wonach Ladepunktanbieter Daten zur Belegung und zu Ad-hoc-Preisen kostenfrei zur Verfügung stellen müssen. Weiterhin

...

begrüßt sie die Einrichtung des Nationalen Zugangspunkts (NAP) über die Mobilithek als zentrale Plattform des Bundes für Mobilitäts- und Verkehrsdaten in Deutschland. Gleichzeitig betont die Verkehrsministerkonferenz, dass die Umsetzung dieser Vorgaben sichergestellt werden muss.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zur Frühjahrssitzung 2026 um einen Bericht zum aktuellen Sachstand der Umsetzung der AFIR-Verordnung, insbesondere zu den bisherigen Fortschritten und Erfahrungen der beteiligten Akteure.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die noch offenen Maßnahmen im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II weiterzuführen und in einer aktualisierten Fassung fortzuschreiben. Die Themen Nutzerfreundlichkeit und Preistransparenz sollten dabei weiterhin ausdrücklich adressiert werden.

(Ende TOP)

TOP 4.11:

Zustimmung im Block

Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Beauftragung der Toll Collect GmbH mit der Entwicklung eines Gates für Deutschland und das begleitende Forschungsprojekt des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) mit einem pilotenhaften Behördenzugang. Insbesondere begrüßt die Verkehrsministerkonferenz, dass die Entwicklung des Zugangspunktes den Ländern als Open Source zur Nutzung und weiteren Entwicklung zur Verfügung gestellt und außerdem ein weiterer Behördenzugang zur gelegentlichen Nutzung bereitgestellt wird. Auch begrüßt die Verkehrsministerkonferenz die begleitende Durchführung von Workshops zur Information der Länderbehörden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, die Länder bei der Schaffung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen zur Umsetzung der eFTI-Verordnung zu unterstützen, soweit diese hierfür verantwortlich sind. Im Zuge dessen wird auf das Erfordernis einer weiterführenden Abstimmung zur Erörterung vakanter technisch-organisatorischer Fragestellungen hingewiesen. Zudem bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMV, bezüglich der den Ländern zur Verfügung gestellten Open Source eine Erhebung quantitativer Bedarfe der Zugangspunkte zur Bewertung eines Kosten-/Nutzenverhältnisses durchzuführen.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 4.12:

Mobilität und Klimaschutz

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig (zu Ziffer 4 mit 15 : 0 : 1) folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt mit Besorgnis fest, dass nach wie vor die bisherigen Maßnahmen im Verkehr für eine Einhaltung des Klimaziels 2030 nicht hinreichend sind. Aktuell und auch bis zum Jahr 2030 bleibt der Sektor Verkehr weit über seinem Emissionsbudget. Im Jahr 2024 lag er rund 18 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente über seiner zulässigen Jahresemissionsmenge.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, die Aufgaben der Ziffern 3 und 5 des Beschlusses zum Tagesordnungspunkt 4.15 der Verkehrsministerkonferenz am 2./3. April 2025 in Nürnberg umzusetzen (Einreichung eines Klima-Sozialplans unter Einbindung der Länder).
4. Die Verkehrsministerkonferenz erachtet es für wichtig, dass neben der Anhebung der Bruttopreisgrenze bei der steuerlichen Begünstigung von vollelektrischen Dienstwagen eine gleichhohe Bruttopreisgrenze für Plug-in-Hybride als zusätzliches Kriterium eingeführt wird.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung darum, der Empfehlung des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur zu folgen und die Fördermittel für Kommunen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs signifikant und langfristig aufzustocken.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 5.1:

Aufstockung der Regionalisierungsmittel

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Regionalisierungsmittel trotz der vom Bund erneut angeführten Erhöhungen der vergangenen Jahre bei Weitem nicht ausreichen, um den Status quo im Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2031 zu erhalten. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf die hohe Bedeutung des SPNV für den Klimaschutz.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist nochmals ausdrücklich auf den Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode hin, worin neben dem Erhalt des Status quo und dem Auffangen steigender Kosten auch Spielräume für neue Verkehre vorgesehen sind.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre zuletzt mit Beschluss vom 18. September 2025 erhobene Forderung nach zeitnaher und auskömmlicher Erhöhung der Regionalisierungsmittel.
5. Das Vorsitzland und das Bundesministerium für Verkehr werden aufgefordert, die im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 vorgesehene Bund-Länder-Kommission zur Anpassung der Regionalisierungsmittel unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen und aller Länder bis spätestens Ende 2025 einzuberufen und so zu koordinieren, dass die Ergebnisse rechtzeitig für eine notwendige Anpassung der Regionalisierungsmittel spätestens 2027 vorliegen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 5.2:

Deutschlandticket ab 2026

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 18. September 2025, mit welchem das Deutschlandticket bis 2030 finanziell abgesichert und gleichzeitig beschlossen wurde, dass der Preis des Deutschlandtickets ab 1. Januar 2026 auf 63 Euro pro Monat steigt. Ab 2027 wird der Preis des Deutschlandtickets anhand eines Preisindex fortgeschrieben. Dieser Preisindex ist nach drei Jahren zu evaluieren.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bereitschaft der Verbände, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger, in einer Projektgruppe mit Ländervertretern mitzuarbeiten. Ziel ist es, spätestens zur Beschlussfassung in der GKVS im Frühjahr 2026 einen abgestimmten Vorschlag zur Preisfortschreibung des Deutschlandtickets ab 2027 vorzulegen.
3. Die künftige Preisfortschreibung soll über einen Index entsprechend der in den untenstehenden Buchstaben definierten Maßgaben erfolgen und in der Frühjahrs-Verkehrsministerkonferenz 2026 beschlossen werden.
 - a) Der Preisindex für das Deutschlandticket soll Personal-, Energiekosten und allgemeine Kostensteigerungen abbilden und diese Kostenkategorien in ein für den Schienenpersonennahverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr branchentypisches Verhältnis setzen. Zur Glättung von Einmaleffekten soll der Preisindex die Kostenentwicklungen in einem Zeitraum von drei bis zu fünf Jahren abbilden. Des Weiteren soll der Preisindex einen Wertfaktor für den nicht dynamisierten Ausgleich der Bundes- und Ländermittel

...

beinhalten sowie einen Dämpfungsfaktor, welcher zur Erhaltung eines attraktiven Ticketpreises und zur Vermeidung einer Überkompensation Mehreinnahmen durch steigende Fahrgastnachfrage anteilig anrechnet.

- b) Der neue, fortgeschriebene Ticketpreis gilt jeweils ab dem 1. Januar. Der Preisindex und der fortgeschriebene Ticketpreis werden den das Deutschlandticket verkaufenden Unternehmen bis zum 30. September mitgeteilt. Der so neu festzustellende Ticketpreis wird auf volle Eurobeträge kaufmännisch gerundet. Der Preisindex des Folgejahres wird sodann auf den nichtgerundeten Ticketpreis angewendet. Die konkreten Details werden auf der Frühjahrs-VMK 2026 beschlossen.
4. Solange kein einheitlicher Tarifgeber für das Deutschlandticket eingesetzt worden ist, wird in der Frühjahrs-VMK 2026 ein geeignetes Gremium bestimmt, das den Preisindex sowie den neuen Ticketpreis jährlich feststellt.

(Ende TOP)

TOP 5.3:

Situation im Schienengüterverkehr, insbesondere DB Cargo

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Sachstandsbericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Vor dem Hintergrund der besorgniserregenden Lage bei den Transportunternehmen der Schiene, insbesondere bei der DB Cargo AG, fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, sich nicht nur im Rahmen seiner Beteiligung an der DB Cargo AG, sondern auch aus verkehrs- und sicherheitspolitischen Gründen für das wichtige Bundesinteresse des Erhalts und des Ausbaus der Beförderungsmöglichkeiten von Gütern über die Schiene einzusetzen. Dies gilt insbesondere auch für den Einzelwagenverkehr, die Sicherung der Werkstatt-/Instandhaltungskapazitäten und des spezialisierten Know-Hows im Sektor sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen und deren Güterumschlag durch leistungsfähige Hinterlandanbindungen über die Schiene.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert diesbezüglich vom Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes die Entwicklung eines entsprechenden Maßnahmenpakets, insbesondere auch im Hinblick auf eine Optimierung der Förderung des Einzelwagenverkehrs und bitten um Bericht hierzu auf der nächsten Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 5.4:

Stärkung der Eisenbahninfrastruktur durch gezielte Regionalisierung

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die zuverlässige, leistungsfähige und wirtschaftliche Bereitstellung von Schieneninfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) insbesondere in der Fläche ist. In vielen Regionen bestehen strukturelle Herausforderungen beim Erhalt und der Weiterentwicklung von Strecken vor allem der Eisenbahnen des Bundes (EdB) außerhalb des hochbelasteten Kernnetzes. Erste Erfahrungen in verschiedenen Ländern zeigen, dass alternative Organisations- und Eigentumsformen – wie langfristige Pacht oder Übertragung an regionale Infrastrukturbetreiber – Potenzial zur Effizienzsteigerung, Projektbeschleunigung und Stärkung des Kerngeschäfts der DB InfraGO AG bieten. Zugleich sind Einsparpotenziale für den Bund möglich.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, das Thema der optionalen Regionalisierung der Infrastruktur mit Priorität als ein strategisches Element in die Zukunftsstrategie für die Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG aufzunehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in enger Abstimmung mit den interessierten Ländern die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine optionale Regionalisierung ausgewählter bisheriger Eisenbahninfrastrukturen der DB InfraGO AG zu schaffen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 5.5:

Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis und begrüßt die im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) sichtbare hohe Bedeutung der Digitalisierung der Schiene beim Bund.
2. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Höhe von 12,8 Milliarden Euro bis zum Jahr 2032 hat die Verkehrsministerkonferenz die Erwartungshaltung, dass umgehend eine Digitalisierungsstrategie des Bundes bis Ende des Jahres erstellt werden muss.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an ihre Beschlüsse vom 3./4. April 2025 und die Notwendigkeit einer unabhängigen, diskriminierungsfreien und durchsetzungsstarken bundesseitigen Koordinierungsstelle (sogenannte „Lenkungsinstitution Digitale Schiene GmbH“) für die Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist es überdies erforderlich, innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr eine strategische Einheit für den abgestimmten fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Rollout aufzustellen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an die Protokollerklärung der Bundesregierung vom 14. Juni 2024 (1045. Sitzung des Bundesrates). Die Einrichtung eines temporären Arbeitskreises „ERTMS-Koordination“ beim „Lenkungskreis Fahrzeuge“ zur Durchführung nur der fahrzeugseitigen Koordinierungsaufgaben steht dieser grundsätzlich entgegen.

...

gen. Damit würde die unbedingt zu verhindernde Trennung des DSD-Rollouts von Infrastruktur und Fahrzeugen manifestiert werden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bezüglich des infrastrukturseitigen DSD-Rollouts die DB InfraGO AG lediglich mit einzelnen Ländern zu Einzelstrecken Gespräche über die angestrebte Digitalisierung mit abschließlicher ETCS-Ausrüstung führt. Die Verkehrsministerkonferenz hält jedoch eine Abstimmung mit allen Ländern für erforderlich, diese muss - wie von der Bundesregierung in der o. g. Protokollerklärung zugesagt - innerhalb der unabhängigen Koordinierungsstelle erfolgen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Bundeshaushaltsmittel für die Digitalisierung der Schiene aus dem SVIK auch zur Finanzierung der Bau- und Planungskosten der ERTMS-Ausrüstung von GVFG-/InvKG-Vorhaben auf Bundesschienenwegen zu nutzen, um zu ermöglichen, dass GVFG-/InvKG-Vorhaben mit neuer leistungssteigernder Leit- und Sicherungstechnik in Betrieb genommen werden.
7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, bei seiner DSD-Strategie auch Lösungen für nichtbundeseigene Eisenbahnen und für die Umrüstung von Fahrzeugen mit kleiner Serienzahl einzubeziehen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, eine Förderrichtlinie für die bundesweite DSD-Fahrzeugausrüstung für Vorserien- und Serienfahrzeuge zeitnah vorzulegen und mit den Ländern abzustimmen. Nur so kann ein Mittelabfluss aus dem SVIK ermöglicht, Doppelausrüstungen der Infrastruktur vermieden und Leistungssteigerungen ermöglicht werden. Dabei müssen die Fahrzeuge des Regionalverkehrs gleichrangig zu den Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs behandelt werden.

(Ende TOP)

...

TOP 5.6:

Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass weiterhin erhebliche strukturelle Herausforderungen im Schienensektor bestehen, die eine konsequente Neuaufstellung erforderlich machen. Der Schienenverkehr ist das Rückgrat einer erfolgreichen Mobilitätswende; die Umsetzung der Klimaschutzziele kann ohne eine massive Stärkung der Schiene nicht gelingen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass mit der Strategie Schiene eine umfassende verbindliche Neuausrichtung des Eisenbahnsektors erfolgen soll. Sie erwartet, dass die Strategie Schiene insbesondere folgende Eckpunkte verbindlich aufgreift:
 - a) Einrichtung eines dauerhaften Schieneninfrastrukturfonds mit überjähriger Mittelbereitstellung, um Investitionen in Erhalt, Ausbau und Digitalisierung langfristig zu sichern und planbar zu machen.
 - b) Weiterentwicklung des Trassenpreissystems hin zu einem international wettbewerbsfähigen, qualitätsorientierten Modell entsprechend der Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz.
 - c) Beschleunigte Digitalisierung durch verbindlichen DSD-Rolloutplan, bundesweite Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung und Einrichtung einer Koordinierungsstelle „Lenkungsinstitution Digitale Schiene“ durch das Bundesministerium für Verkehr gemäß BSWAG zur Synchronisation der digitalen Fahrzeug- und Infrastrukturausrüstung.

...

- d) Umsetzung der Generalsanierungen im Hochleistungsnetz mit hochwertigen Ersatzverkehren, Finanzierung von 50 Prozent aller straßen- und schienenseitigen SEV-Kosten durch den Bund, Finanzierung des mit der Branche vereinbarten Infrastrukturlayouts, Finanzierung von Stationsmaßnahmen entlang der Korridore durch den Bund, Sicherung der Erreichbarkeit zentraler Knoten und Standorte. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind insbesondere durch Minimierung von Belastungen durch Umleitungsverkehre zu berücksichtigen, um eine dauerhafte Verlagerung von der Schiene auf die Straße vorzubeugen.
- e) Konsequente Steuerung der DB InfraGO AG über verbindlichen Infraplan, verbindliche Berücksichtigung von Länderprojekten im Infraplan, Berichtspflicht zum Netzzustand auf Grundlage von mit den Ländern abgestimmten Indikatoren sowie Weiterentwicklung der Rechts- und Steuerungsform mit dem Ziel, die Unabhängigkeit vom DB-Konzern zu stärken und die Gemeinwohlorientierung rechtssicher zu verankern. Hierzu bedarf es insbesondere eines Sitzes der Länder im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG und eines festen Sitzes im Sektorbeirat der DB InfraGO AG.
- f) Unterstützung der DB InfraGO AG bei der Planung der konsequenten und schnellen Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Schiene vor Extremwetterereignissen und Sabotageangriffen.
- g) Verbindliche Etappierung des Deutschlandtakts bis Mitte 2026, unter enger Einbindung der Länder und ausgewogener Priorisierung von schnell wirksamen Kapazitätssteigerungen sowie von Projekten mit hoher regionaler Bedeutung im Hinblick auf gleichwertige Lebensbedingungen und die Beseitigung von Engpässen.
- h) Auflage einer Fachkräfteoffensive von Bund, Ländern und beteiligten Unternehmen, um den Personalengpässen bei Bau, Betrieb und Digita-

...

lisierung wirksam zu begegnen.

- i) Ermöglichung alternativer Eigentums- und Organisationsformen für Teile der Schieneninfrastruktur, insbesondere Optionen zur regionalen Bewirtschaftung (Pacht-/Übertragungsmodelle) sowie Ermöglichung der Gesamtrealisierung von Ausbauprojekten durch Dritte zur anschließenden Übergabe an die DB InfraGO AG und hierzu Einrichtung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe.
 - j) Weitere Optimierung einer zielgerichteten und beschleunigten Planung und Umsetzung von Schienenprojekten.
 - k) Innovationsoffensive zur dauerhaften Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Länder frühzeitig und verbindlich in die weitere Ausgestaltung der Strategie Schiene einzubinden und den Prozess partnerschaftlich zu steuern.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 5.7:

Entwicklung der Trassenpreise

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die aktuelle Entwicklung der Trassenpreise und die damit verbundenen Belastungen für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr mit großer Sorge zur Kenntnis.
2. Die jüngsten Anpassungen im Eisenbahnregulierungsgesetz zur Abmilderung der Trassenentgeltanstiege stellen zwar eine kurzfristige Entlastung dar, lösen jedoch nicht die strukturellen Finanzierungsprobleme des deutschen Schienennetzes.
3. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass die stetig steigenden Trassenentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße gefährden und die Erreichung der Verkehrs- und Klimaziele von Bund und Ländern erschweren. Die Finanzierung der DB InfraGO AG über Eigenkapital führt systematisch zu höheren Entgelten und ist daher kein geeignetes Modell für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine grundsätzliche Reform des Trassenpreissystems für dringend erforderlich. Ziel muss ein transparentes, planbares und gemeinwohlorientiertes System sein, das schnellstmöglich die Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig sicherstellt, die Qualität verbessert und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärkt. Dabei muss ein Inkrafttreten der neuen Regelungen zu Beginn des Jahres 2027 erfolgen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, noch in diesem Jahr ein Arbeitsprogramm zur Neuordnung der Trassenpreise vorzulegen und in enger Abstimmung mit den Ländern und der Branche umzusetzen. Dieses soll folgende Elemente enthalten:
 - eine umfassende Analyse der derzeitigen Kosten- und Preisentwicklungen sowie internationale Vergleiche,
 - die Entwicklung und Bewertung von Reformmodellen, insbesondere eines Grenzkostenansatzes mit Bundeszuschüssen,
 - die Integration von Qualitätsaspekten in die Preisgestaltung,
 - die Festlegung einer klaren Finanzierungsarchitektur zwischen Trassenpreisen, Bundeszuschüssen und Regionalisierungsmitteln,
 - die Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes oder zur Schaffung eines eigenständigen Trassenpreisgesetzes.
6. Bis zur Umsetzung der Reform erwartet die Verkehrsministerkonferenz, dass die bestehende Trassenpreisförderung im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr verstetigt und erforderlichenfalls ausgeweitet wird, um kurzfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu sichern.
7. Für den Schienenpersonennahverkehr betont die Verkehrsministerkonferenz, dass die verfassungsrechtliche Finanzierungsverpflichtung des Bundes nach Artikel 87e des Grundgesetzes uneingeschränkt gilt. Die Länder dürfen nicht über steigende Trassenpreise strukturell belastet werden. Bei Kostensteigerungen ist eine ausreichende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel sicherzustellen.

(Ende TOP)

...

TOP 5.8:

Zukunft des Schienenpersonenfernverkehrs in der Fläche

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig (zu Ziffer 5 mit 15 : 0 : 1) folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, seiner im Grundgesetz geregelten Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr gemäß Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes vollständig, im Sinne der Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit, gerecht zu werden.
2. Die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit sind auch außerhalb der Metropolregionen und in den Flächenländern sowie während Korridor-sanierungsmaßnahmen und anschließend durch ein dauerhaftes und verlässliches Fernverkehrsangebot zu bedienen. Dabei sind auch touristische Verbindung angemessen zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, der bundeseigenen Deutsche Bahn AG verbindliche Angebotsziele für deren Tochterunternehmen DB Fernverkehr AG, der Marktführerin im Oligopolmarkt Schienenpersonenfernverkehr, vorzugeben, die sich mittelfristig am Ziel-fahrplan und dem Etappierungskonzept des Deutschlandtaktes ausrichten und kurzfristig mindestens den Status des seit 2024 geltenden Fahrplans absichern.
4. Während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore gemäß § 11c Absatz 2 BSWAG müssen adäquate Ersatzverkehrsleistungen für alle Fernverkehrshalte – das heißt mindestens 50 Prozent der Fahrtenanzahl gemäß regulärem Jahresfahrplan – durch die DB Fernverkehr AG angeboten werden.

...

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode, die gemäß Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes vorgegebenen bundesgesetzlichen Regelungen für Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr auf Basis eines fortgeschriebenen Zielfahrplans zu schaffen, der schnelle Anbindungen aller Städte insbesondere mit oberzentraler Funktion gewährleistet. Zur Fortschreibung ist eine partnerschaftliche Abstimmung zu führen.

(Ende TOP)

TOP 5.9:

Modernisierungspakt

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der im Koalitionsvertrag des Bundes vorgesehene Modernisierungspakt ein wichtiges Instrument darstellt, um den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (aÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und die finanziellen Voraussetzungen hierfür zu definieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt ferner fest, dass der im Rahmen des Koalitionsvertrages der Regierungsparteien zum Ausdruck gebrachte Wille, zwischen Bund und Ländern die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage zu stellen, eine wichtige Voraussetzung für eine zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNV darstellt. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt, dazu eine Grundlage im Rahmen des Modernisierungspaktes auszuarbeiten.
4. Der Bund wird aufgefordert, ein geeignetes Arbeitsformat für den Modernisierungspakt zu etablieren und zeitnah zur Auftaktsitzung einzuladen.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 5.10:

Weiterentwicklung GVFG

I.

Die Verkehrsministerkonferenz fasst mit den unten angegebenen Abstimmungsergebnissen folgenden Beschluss:

1. Der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. September 2025 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Zielsetzungen des Koalitionsvertrages und den Beschluss des Bundesrates von 21. März 2025 zur Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und zur Reform weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung von Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, in der 4. Änderung des GVFG folgende Kernforderungen umzusetzen:
 - a) Erhöhung der im Bundesprogramm eingeplanten jährlichen GVFG-Finanzmittel auf mindestens 3 Milliarden Euro und deren jährliche Fortschreibung.
 - b) Entfristung des Fördertatbestandes Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen, insbesondere für die Barrierefreiheit und die Grunderneuerung.
 - c) Wegfall der Nachrangigkeit der unter Buchstabe b genannten Fördertatbestände.
 - d) Anerkennung der tatsächlichen Planungskosten als förderungsfähige Kosten.

- e) Anhebung der Fördersätze insbesondere für Maßnahmen in Verbindung zur Etablierung des Deutschlandtaktes sowie Knotenmaßnahmen.
- f) Mitfinanzierung von Teilmaßnahmen (beispielsweise Verbindungskurven oder für den SGV erforderliche Kreuzungs- oder Überholgleise oder zusätzliche Länge bis zu 740 Meter bei Kreuzungs- oder Überholgleisen), die vorwiegend dem Schienengüterverkehr und/oder Schienenpersonenfernverkehr dienen, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die im zwingenden Zusammenhang mit einem Ausbauprojekt des Schienennahverkehrs stehen.
- g) Tragen der Betriebs- und Kapitalkosten bei Ausbauvorhaben durch die DB AG im GVFG, insbesondere Ausschluss von Sonderzahlungen zum Wirtschaftlichkeitsausgleich durch die Länder. Ausschluss einer Ausfallgarantie für Bundesmittel durch die Länder, wie derzeit von der DB AG gefordert.
- h) Finanzielle Beteiligung der Vorhabenträgerin DB AG an Infrastrukturprojekten grundsätzlich sowohl für die Planungs- als auch Baukosten sowie gegebenenfalls für anfallende Mehrkosten. Eigenanteil ist aus haushaltsrechtlicher Sicht zwingend notwendig, insbesondere um die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beim Einsatz der Fördermittel sicherzustellen.
- i) Förderung von Betriebshöfen und deren Grunderneuerungen für Anlagen, die nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen betrieben werden.
- j) Anhebung der inzwischen nicht mehr auskömmlichen Förderquote im Rahmen von Stationsmaßnahmen für Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit und der Grunderneuerung.
- k) Verzicht auf Nachweis der Wirtschaftlichkeit für den barrierefreien Ausbau und die Elektrifizierung.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die nachfolgend genannten Kernforderungen im Rahmen des Vollzugs des GVFG umzusetzen:

- a) Verbindlichkeit von Förderzusagen nach dem Bundesprogramm dem Grunde und der Höhe nach.
- b) Bedarfsgerechte Anhebung der inzwischen nicht mehr auskömmlichen Förderhöchstsätze im Rahmen von Stationsmaßnahmen (z. B. Wandbeläge).
- c) Ausschluss von Ausfallgarantien der Länder für Finanzierungsanteile des Bundes, wie bisher von der DB AG gefordert.
- d) Übernahme der Vor- und Zwischenfinanzierung des Bundesanteils bei der Finanzierung an der eigenen Infrastruktur durch die DB AG.
- e) Angemessene Abgrenzung der auf die Modernisierung des Bestandes entfallenden Projektkosten.

Zu Ziffer 3 Buchstabe b: 10 : 5 : 1

Im Übrigen: 16 : 0 : 0

II.

Protokollerklärung des Freistaates Bayern:

Der Freistaat Bayern betont, dass die Möglichkeit geschaffen werden soll, dass bereits in die GVFG-Förderung aufgenommene Großprojekte mit langen Realisierungszeiträumen und zuwendungsfähigen Kosten von über einer Milliarde Euro höhere Fördersätze erhalten können. Insoweit wäre eine Änderung der bestehenden Übergangsvorschriften des GVFG notwendig.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 6.1:

Pilotprojekt Windenergie, Mikrokorridore für GST

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den gemeinsamen Abschlussbericht zum Pilotprojekt Windenergie der Projektbeteiligten (Bundesministerium für Verkehr und Land Nordrhein-Westfalen) zur Kenntnis und bittet um Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Abschlussberichts inklusive der Umsetzung der Vorschläge in der Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte und VEMAGS.
2. Die Verkehrsministerkonferenz dankt für die Durchführung des Pilotprojekts Windenergie, durch das die Parameter zur Ausweisung von Mikrokorridoren aus Häfen identifiziert und die Herausforderungen und Lösungsansätze zum Nutzen aller Länder erarbeitet wurden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass alle Länder mit Großraum- und Schwertransport-Umschlagstellen in Häfen auf dieser Basis die Ausweisung von Mikrokorridoren in kurzer Zeit weitestgehend umgesetzt haben und so Beschleunigungspotenziale für Großraum- und Schwertransporte durch Nutzung der Wasserstraße aufgezeigt wurden.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.2:

Zustimmung im Block

**Einschluss von Krafträdern der Fahrerlaubnisklasse A1 in die Fahrerlaubnis-
klasse B**

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz dankt dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) für die Evaluierung der Auswirkungen des Einschlusses von Krafträdern der Fahrerlaubnisklasse A1 in die Fahrerlaubnisklasse B auf die Verkehrssicherheit.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den aktualisierten Schlussbericht der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen vom August 2023 zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass die Unfallbeteiligung der für die Einschlussregelung relevanten Personengruppe im Alter von 25 bis 57 Jahren auf Krafträdern der Klasse A1 in den Jahren seit Inkrafttreten des § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) deutlich gestiegen ist, bezogen auf das Jahr 2019 sogar um 59 Prozent.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMV daher auf, die Einschlussregelung im Lichte des Schlussberichts einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen. In diese Überprüfung einfließen muss nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz auch ein möglicher Missbrauch bei der Ausstellung von Bescheinigungen über die Teilnahme an Fahrerschulungen, da seit Einführung des § 6b FeV bundesweit Fälle zu beobachten sind.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, in ihrer Sitzung im Frühjahr 2026 über den Stand der Überprüfung und das weitere Verfahren zu berichten.

(Ende TOP)

Table-Briefings

TOP 6.3:

Novelle der Fahrschulausbildung

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedankt sich beim BMV dafür, dass es die Bitte der Verkehrsministerkonferenz neben der vorrangigen Optimierung der Verkehrssicherheit auch den Aspekt der Kosteneindämmung im Rahmen der Novelle der Fahrschulausbildung noch intensiver zu berücksichtigen, aufgegriffen und hierzu Vorschläge erarbeitet hat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont die Wichtigkeit einer qualitativ hochwertigen Fahrschulausbildung, in der Fahrschülerinnen und Fahrschüler zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer befähigt werden. Sie ist Voraussetzung für Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Vision Zero.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet, im Zuge der vom BMV vorgesehenen Diskussion die vorgeschlagenen Eckpunkte unter Einbeziehung der Länder sowohl im Hinblick auf die Kosteneindämmung als auch im Hinblick auf die Qualitätswahrung der Fahrschulausbildung zu prüfen, diese gegebenenfalls anzupassen und entsprechend weiterzuentwickeln.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, die im Eckpunktepapier vom 9./10. Oktober 2024 vorgesehenen Erleichterungen für den Erwerb von Lkw- und Bus-Fahrerlaubnisklassen ebenfalls frühzeitig in die Diskussion einzubeziehen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, in ihrer Sitzung im Frühjahr 2026 erneut über den aktuellen Sachstand zur Novelle der Fahrschulausbildung zu berichten.

(Ende TOP)

Table-Briefings

TOP 6.4:

Verkehrssicherheit auf Landstraßen

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV).
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Unfallentwicklung auf Landstraßen weiterhin mit Sorge zur Kenntnis und sieht das Erfordernis, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen deutlich zu erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV und die Länder darum, die Umsetzung der im Bericht genannten Maßnahmen zu prüfen und bis zur Frühjahrskonferenz 2026 zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.5:

Zustimmung im Block

Vorgehen zur Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachvG)

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss des Bund-Länder-Fachausschusses Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) vom 13./14. März 2024 zustimmend zur Kenntnis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf:
 - a) die Zuständigkeit für den Vollzug des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachVG) weiterhin bei den Ländern zu belassen,
 - b) eine neue Stelle zur Qualitätssicherung der technischen Fahrzeugüberwachung zu etablieren, die die Länder mit Informationen unterstützt,
 - c) dem KBA keine Aufgaben im Bereich der Fahrzeugüberwachung zu übertragen und
 - d) zur Sitzung der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 ein Umsetzungskonzept vorzulegen.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 6.6:

Radverkehrspolitik

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das BMV den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) auch in der 21. Legislaturperiode umsetzen wird und dabei die bis Ende 2025 vorliegenden Ergebnisse der Zwischen-evaluation berücksichtigt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Zusammenveranschlagung der bisher getrennten Finanzhilfen für den Rad- und Fußverkehr im gemeinsamen Titel „Aktive Mobilität“, da damit eine höhere Flexibilität bei den zu fördernden Infrastrukturprojekten erzielt werden kann.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund im Hinblick auf die Verschiebung der im Einzelplan 12 veranschlagten Finanzmittel für den Radverkehr in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) um eine langfristige Verstetigung und Dynamisierung des finanziellen Engagements, um die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Straßenbaulastträger zu gewährleisten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass durch die Überführung des Programms in den KTF eine Mittelübertragung nicht mehr möglich ist. Es sollte sichergestellt werden, dass die Mittel im Falle einer Nicht-inanspruchnahme nachveranschlagt werden können.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.7:

alt: Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs

neu: Bedeutung des Fußverkehrs und Synergien mit dem ÖPNV stärken

Die Verkehrsministerkonferenz fasst mit den unten angegebenen Abstimmungsergebnissen folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ergebnisse der Untersuchung zum Fußverkehr im Rahmen des Monitors Fußverkehr 2024 als einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs.
3. Die erhöhte Tagungsfrequenz des BLAK Fußverkehr, analog zum BLAK Radverkehr, wird ausdrücklich begrüßt. Der Austausch mit den Ländern sollte weiter ausgebaut werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Novellierung der Straßenverkehrsordnung sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als wichtigen Schritt zur Förderung des Fußverkehrs. Mit der Novellierung wird die Umsetzung von Maßnahmen in der Praxis erleichtert. Die Verkehrsministerkonferenz weist erneut auf die Vorschläge der Ad-hoc-AG Fußverkehr hin und bittet das BMV um Überarbeitung des StVG, der StVO sowie der VwV-StVO und um Prüfung der noch nicht enthaltenen Punkte. Darüber hinaus wird das BMV gebeten, die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur stärkeren Berücksichtigung der Übergänge zwischen Fußverkehr und anderen Verkehrsarten in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen und weiteren Dokumenten aufzufordern.

...

5. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt, Weiterbildungs- und Informationsangebote insbesondere für Planende im öffentlichen Dienst und in den Straßenverkehrsbehörden anzubieten. Dies ermöglicht einen rechtssicheren und praxisorientierten Umgang mit den Neuerungen, die sich aus der Novellierung des StVG, der StVO sowie der VwV-StVO ergeben.
6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass attraktive Fußwege die Bereitschaft, Strecken zu Fuß zurückzulegen, fördern und die Nutzung sowie die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV steigern können. Gleichzeitig werden Synergien und eine bessere Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV an einem Systemübergang bislang noch nicht ausreichend berücksichtigt.
7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Berücksichtigung des Fußverkehrs im Haushalt 2025 sowie im neuen Titel „Aktive Mobilität“ im Sondervermögen des Klima- und Transformationsfonds. Es sollte sichergestellt werden, dass ausreichend Mittel zur Förderung des Fußverkehrs zur Verfügung stehen. Aufgrund der Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilität in Deutschland, und damit auch als Zubringer für den ÖPNV, sollten die Mittel für den Fußverkehr daher insgesamt erhöht, verstetigt und dynamisiert werden.

Zu Ziffern 4 und 5: 14 : 1 : 1
Im Übrigen: 16 : 0 : 0

(Ende TOP)

...

TOP 6.8:

Zustimmung im Block

Schaffung von Ausnahmevorschriften zur Nutzung von General Safety Regulation (GSR) für Einsatzfahrzeuge

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, den Sachverhalt über Ausnahmen von der GSR II-Regelung für Einsatzfahrzeuge in der nächsten Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) behandeln zu lassen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den BLFA-TK, ein bundesweit einheitliches und vereinfachtes Verfahren für Ausnahmen nach § 70 StVZO über abweichende Anforderungen von den Vorgaben der GSR II zu erstellen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.9:

Kleiner Fachkundenachweis

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine Änderung der in der Fahrerlaubnis-Verordnung verankerten Regelung zum Nachweis der „kleinen Fachkunde“ dahingehend aus, dass von dem Erfordernis des Fachkundenachweises als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastförderung die einzelnen Länder Gebrauch machen können.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.10:

Finanzierung von Bundesfernstraßen

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Pläne, für die Jahre 2026 bis 2029 zusätzlich drei Milliarden Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) für die Erhaltung der Bundesfernstraßen bereitzustellen und auch Erhaltungsmaßnahmen an Brücken und Tunneln im Bestandsnetz der Bundesstraßen aus dem Sondervermögen zu finanzieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die höheren Ansätze im Sondervermögen zusätzlich für Straßenbauinvestitionen bereitgestellt werden und der Gesamtansatz im Einzelplan 12 nicht reduziert wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die sich aus der zusätzlichen Finanzierung von Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen aus dem Sondervermögen ergebenden Spielräume zu nutzen, um die Ausfinanzierung laufender Bedarfsplanmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau abzusichern sowie die Baufreigaben für die baureifen Bedarfsplanprojekte zügig zu erteilen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 6.11:

Finanzierung der Bundesstraßen/Entwurf Verfügungsrahmen BMV

Die Verkehrsministerkonferenz fasst mehrheitlich (12 : 2 : 2) folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Entwurf des Verfügungsrahmens des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. September 2025 trotz der für die Investitionen positiven Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8./9. Oktober 2025 bereits ab 2025 eine erhebliche jährliche Kürzung im Bereich der Finanzmittel für den Betriebsdienst (sächliche Verwaltungsausgaben) zum Tragen kommt.
2. Bei den sächlichen Verwaltungsausgaben handelt es sich um den Betriebs- und Unterhaltungsdienst für die Bundesstraßen. Eine Kürzung dieser Mittel würde sich in voller Höhe bei Personal- und Materialkosten niederschlagen, die jährlich eher steigen als sinken. Dies könnte unter anderem bei reduziertem Winterdienst zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit an Bundesstraßen führen, sofern die Finanzierungslücke nicht durch Querverfinanzierung aus den investiven Mitteln aufgefangen wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Ansicht, dass diese Kürzungen bei den sächlichen Verwaltungsausgaben nicht verbleiben können, und fordert den Bund auf, für eine auskömmliche Finanzierung Sorge zu tragen. Nur dadurch kann sichergestellt werden, dass die investiven Mittel voll und ganz der Erhaltung und Modernisierung des Bundesstraßennetzes zur Verfügung stehen.

(Ende TOP)

...

Table Briefings

TOP 7.1:

Maßnahmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass sich die Regierungsparteien auf Bundesebene im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode darauf verständigt haben, u. a. die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben zu reduzieren, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen, die nationale PtL-Quote sofort abzuschaffen und mit geeigneten Instrumenten dafür zu sorgen, dass die europäischen Fluggesellschaften im Zusammenhang mit der Sustainable Aviation Fuels (SAF) - Quote nicht schlechter gestellt werden als außereuropäische Wettbewerber.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass das BMV bereits erste Maßnahmen eingeleitet hat, um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft zu verbessern. Leider finden sich die monetär angestrebten Entlastungen für die Luftverkehrswirtschaft im Entwurf des Bundeshaushaltes 2026 nicht wieder. Insbesondere die Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrssteuer ist darin nicht vorgesehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher nachdrücklich auf, die im Koalitionsvertrag vereinbarten Entlastungen, sowie die weiteren Forderungen aus ihrem Beschluss vom 2./3. April 2025 kurzfristig umzusetzen.

5. Die im Bericht angekündigte Luftfahrtstrategie, welche bis zum Ende des Jahres vorliegen soll, muss auch die Länderinteressen berücksichtigen. Eine zeitnahe Einbindung der Länder ist daher zwingend.
6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung zum Bürokratieabbau mithilfe eines „Arbeitskreises De-Regulierung“. Sie hält die Beteiligung der Länder für unerlässlich, da sie im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung in vielen Fällen für den Vollzug zuständig sind. Sie bittet das BMV deshalb, die Länder hier von Anfang an eng einzubinden.

(Ende TOP)

TOP 7.2:

Kosten Flugsicherung zweiter Gebührenkreis

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicherung der Kosten für die Flugsicherung im zweiten Gebührenkreis mit Vorlage des Bundeshaushaltes für das Jahr 2025. Eine dauerhaft abgesicherte Unterstützung kleinerer flugsicherungspflichtiger Flughäfen bei der Finanzierung der Flugsicherungsdienstleistungen ist unerlässlich.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die geplante Überarbeitung der Flugsicherungsbeauftragungsverordnung (FSBV) und erwartet bis zu einer dauerhaften Regelung auch für den Übergangszeitraum eine auskömmliche Beteiligung des Bundes an den Kosten der Flugsicherung der Flughäfen im zweiten Gebührenkreis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz regt an, bei einer Neugestaltung des Absicherungssystems Anreize für Flughäfen und Flugsicherungsdienstleister zur Kostensenkung zu schaffen. Gleichzeitig sollten die Verfahren transparent gestaltet und deutlich vereinfacht werden. Die Länder bieten hierzu ihre Mitarbeit an. Dies diene auch den gemeinsamen Zielen des Bundes und der Länder, höhere Rechtssicherheit zu schaffen und Verwaltungsverfahren zu beschleunigen.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 7.3:

Zustimmung im Block

Verwendung der Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel zur Förderung der Marktimplementierung von SAF

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Eine ausreichende Versorgung der Luftverkehrswirtschaft mit nachhaltig produzierten Flugkraftstoffen (SAF) ist Voraussetzung, um den Luftverkehr zukunftsfähig aufzustellen, insbesondere um die europäischen SAF-Quoten an deutschen Flughäfen zu konkurrenzfähigen Preisen einhalten zu können. Die privaten Unternehmen brauchen dabei für den Bau und Betrieb von Herstellungsanlagen für SAF eine attraktive finanzielle Unterstützung durch den Bund.
3. Die Luftverkehrsbranche leistet einen erheblichen Anteil an den Gesamteinnahmen des Bundes aus dem europäischen Emissionshandel, die im Klima- und Transformationsfonds des Bundes verbucht werden. Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, dass sie die Hälfte der nationalen Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel (ETS 1) zur Förderung der Marktimplementierung von SAF verwenden will. Zur Umsetzung bedarf es einer laufenden Darstellung der jährlichen Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel sowie ein Konzept, das die Förderung des SAF-Markthochlaufs mit den vereinbarten Mitteln vorsieht.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, transparent darzustellen, welchen jährlichen Anteil der Luftverkehr an diesen Bundeseinnahmen in den kommenden Jahren voraussichtlich haben wird.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in Abstimmung mit den Ländern schnellstmöglich ein Konzept zu erarbeiten, wie diese Mittel jährlich der Luftverkehrsbranche insbesondere für Klimaschutzmaßnahmen aus dem Klima- und Transformationsfonds wieder zur Verfügung gestellt werden können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, jedenfalls mindestens 50 Prozent per anno der auf den Luftverkehr entfallenen Einnahmen als Fördermittel für den notwendigen Markthochlauf der SAF-Produktion aus dem Klima- und Transformationsfonds bereitzustellen.

(Ende TOP)

TOP 8.1:

Zustimmung im Block

Schiffszertifizierung/Labeling nach Klima- und Umweltwirkung

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, über den aktuellen Stand der technischen Entwicklung und des weiteren Diskussionsprozesses für die Einführung eines Emissionslabels für Binnenschiffe auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2026 erneut zu berichten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV um Auskunft, mit welcher Unterstützung von Investitionen seitens des Bundes zu rechnen ist.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 8.2:

Bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen sicherstellen und nicht nachvollziehbare Haushaltskürzungen ausgleichen

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2026 im Vergleich zum Bundeshaushalt 2025 erhebliche Kürzungen von über 180 Millionen Euro bei den Bundeswasserstraßen für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen und die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur vorsieht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass auch im Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ keine Mittel für die Bundeswasserstraßen vorgesehen sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet sowohl die vorgesehenen Kürzungen im Einzelplan 12 bei den Bundeswasserstraßen als auch die Nichtberücksichtigung der Bundeswasserstraßen im Sondervermögen mit großem Unverständnis. Sie hält es für nicht hinnehmbar, dass trotz der bereits bestehenden erheblichen Unterfinanzierung auch weiterhin keine bedarfsgerechte Finanzierung erfolgt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt erneut ihre Beschlüsse zu einer bedarfsgerechten Ausstattung des Bundeshaushaltes für Ersatz, Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße sowie zur Nationalen Hafenstrategie und der Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Bundesförderung für den Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur in See- und Binnenhäfen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, dringend erforderliche und teilweise systemrelevante Baumaßnahmen schnellstmöglich umzusetzen. Durch die aktuelle Finanzpolitik verschärft sich der Investitionsstau und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt wird nachhaltig beeinträchtigt. Dieses Vorgehen widerspricht deutlich den Zielen des Koalitionsvertrages, der eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung und Planungssicherheit für Investitionen zur Ertüchtigung „der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen“ vorsieht.
6. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Bund kurzfristig ein Finanzierungspaket mit Mitteln aus dem Sondervermögen mit einem jährlichen Ansatz von 500 Millionen Euro vorlegt, das in den Wirtschaftsplänen ab 2027 ff. berücksichtigt wird, um den Investitionsrückstand unverzüglich abzubauen und die drohende Blockade erforderlicher Maßnahmen zu verhindern.
7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert zudem den Bundesverkehrsminister auf, in der nächsten Sitzung der Verkehrsministerkonferenz darzulegen, welche Gründe den Kürzungen bei den Bundeswasserstraßen zugrunde liegen, welche Maßnahmen zur Beseitigung der Ursachen ergriffen wurden und wann Haushaltsansätze zu erwarten sind, die die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in die Lage versetzen, den Investitionsrückstand im Sinne eines vollkommen funktions- und leistungsfähigen Bundeswasserstraßensystems rasch vollständig abzubauen.

(Ende TOP)

...

TOP 8.3:

Zustimmung im Block

Europäische Hafenstrategie

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig ohne Aussprache folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Erarbeitung einer Europäischen Hafenstrategie und dankt dem BMV für die Beteiligungsmöglichkeiten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV um Übersendung des deutschen Positionspapiers.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV, in der Herbstsitzung 2026 über den Fortgang der Erstellung der Europäischen Hafenstrategie zu berichten.

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 9:

Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2026

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr

Verkehrsministerkonferenz 25./26. März 2026

Herbst

Verkehrsministerkonferenz 21./22. Oktober 2026

II.

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

Frühjahr

vorbereitende GKVS 4./5. März 2026

Herbst

vorbereitende GKVS 23./24. September 2026

(Ende TOP)

Table Briefings

TOP 10:

Verschiedenes

Keine Beschlüsse.

(Ende TOP)