

**Beschluss-  
Sammlung  
Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin**

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur aktuellen verkehrspolitischen Lage

Bundesminister Dr. Manfred Stolpe erstattet den Bericht zur aktuellen verkehrspolitischen Lage.

Der Bericht wird erörtert; Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 3.1 der Tagesordnung:

Verkehrshaushalt des Bundes 2005 und Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz knüpft an ihre Beschlüsse vom 12./13. Oktober 2004, vom 30./31. März 2004 sowie an den Grundsatzbeschluss zum Bericht der Pällmann-Kommission vom 10./11. Oktober 2001 an und vertritt weiterhin die Auffassung, dass die Qualität und der Ausbaustandard der Infrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland weiter nachhaltig verbessert werden müssen. Die zunehmende Verflechtung der wirtschaftlichen Beziehungen in der EU und darüber hinaus führt zu einer weiteren Erhöhung der Anforderungen an Qualität und Kapazität der Verkehrsinfrastruktur. Ihr kommt deshalb unter dem Gesichtspunkt der Qualität des Standorts Deutschland zunehmende Bedeutung zu. Die Verkehrsministerkonferenz stellt mit Besorgnis fest, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland gegenüber diesen Anforderungen in einen immer größeren Rückstand gerät. Sie weist darauf hin, dass von einer Sicherung der Verkehrsinfrastruktur sowohl direkt als auch indirekt mehrere Millionen Arbeitsplätze in Deutschland abhängen. Um die Verkehrsinfrastruktur zukunftssträftig auszurichten, bedarf es einer soliden Finanzierungsbasis, die dem Bedarf sowohl in der Höhe als auch in der Verlässlichkeit des Mittelflusses gerecht wird. Es ist daher ein zentrales Anliegen der Verkehrspolitik, Auswege aus dieser Situation aufzuzeigen und auf dieser Grundlage eine Entscheidung vorzubereiten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt daher die GKVS, ausgehend vom Bericht der Pällmann-Kommission, die Möglichkeiten einer nutzerbezogenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter Einbeziehung des europäischen Rechtsrahmens, insbe-

sondere unter folgenden Gesichtspunkten ergebnisoffen zu untersuchen, wobei es zu keiner Mehrbelastung der deutschen Pkw-Nutzer kommen darf:

- a) Chancen und Probleme einer Differenzierung der Lkw-Maut nach Ort und Zeit mit dem Ziel der optimalen Nutzung knapper Wegekapaazitäten und dem Ziel der Vermeidung unerwünschter Verkehrsverlagerungen;
- b) Chancen und Probleme einer Weiterentwicklung neuer Organisationsmodelle für die Verkehrsinfrastruktur;
- c) Chancen und Probleme einer weiteren Öffnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für private Investorenmodelle sowie PPP-Projekte;
- d) Chancen und Probleme einer Weiterentwicklung der nutzerbezogenen Wegekostenanlastung unter Einbeziehung der gesellschaftlichen und ökonomischen Auswirkungen sowie der Querbezüge zu Schiene und Binnenschifffahrt.

Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt die GKVS, hierzu bis zur Herbstkonferenz 2005 einen Zwischenbericht vorzulegen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 3.2 der Tagesordnung:

Erhebung der Schwerverkehrsabgabe (Lkw-Maut);  
Verkehrsverlagerungen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die Ergebnisse der Untersuchungen des Bundes zu Verkehrsverlagerungen durch die Maut erst im Herbst der Verkehrsministerkonferenz vorgetragen werden können.
2. Gleichwohl bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung, alle Vorkehrungen zu treffen, um die als dauerhafte Ausweichstrecken für mautpflichtige Lkw erkannten Bundesstraßen möglichst zügig in das Netz der mautpflichtigen Straßen einzubeziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, fallbezogen in Abstimmung mit den Landesbehörden Maßnahmen zu prüfen und vorzubereiten, die geeignet sind, der Verlagerung von Schwerverkehr auf kritischen Korridoren entgegen zu wirken. Hier können insbesondere eine Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen oder eine zeit- oder streckenabhängige Differenzierung der Mauthöhe in Betracht kommen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 3.3 der Tagesordnung:

Beschleunigung und Vereinfachung von Planungsverfahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich einen Gesetzentwurf zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren vorzulegen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, mit diesem Gesetz sicherzustellen, dass die positiven Ergebnisse des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes auf ganz Deutschland ausgedehnt werden, so dass die Sonderregelung für Ostdeutschland entbehrlich wird.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 4 der Tagesordnung:

EU-Osterweiterung - Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Schienen- und Straßenverkehr

1. Zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit den neuen Beitrittsländern stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass eine Reihe rechtlicher, administrativer und organisatorischer Hemmnisse den Eisenbahnverkehr erschweren und die Wettbewerbsposition der Schiene schwächen. Es müssen die rechtlichen Voraussetzungen verbessert werden, damit die langen Abfertigungszeiten der Güterzüge an den Grenzbahnhöfen reduziert, der Einsatz von Lokomotiven, Triebwagen und Personal in den Grenzabschnitten erleichtert und die Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr gesteigert wird. Insbesondere fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, das seit über zehn Jahren in Verhandlung befindliche Abkommen zum Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen zügig zum Abschluss zu bringen.
2. Zudem bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass zur Lösung der noch bestehenden Probleme die Zusammenarbeit der nationalen Ministerien, der Eisenbahnaufsichtsbehörden und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwischen Deutschland und Polen bzw. Tschechien verbessert und vernetzt wird. Dabei geht es u. a. um die schnellere Abstimmungen bei der Trassen- und Fahrplankoordinierung sowie unkompliziertere Zulassungsprozeduren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass heute sowohl Engpässe als auch Rückstände beim Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen nach Polen und Tschechien zu verzeichnen sind. Die Fahrzeiten auf der Schiene im Personen- und im Güterverkehr sind daher auf unabsehbare Zeit nicht wettbewerbsfähig.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher die Bundesregierung auf, die notwendigen Schienenausbaumaßnahmen auf den grenzüberschreitenden Relationen zu beschleunigen und vorrangig die Engpässe (z. B. die Oderbrücke) zu beseitigen. Die noch fehlenden Vereinbarungen bzw. Staatsverträge mit der Republik Polen sind beschleunigt abzuschließen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss vom 12./13. Oktober 2004, mit dem die Bundesregierung in Übereinstimmung mit den gleichlautenden Entschlüssen des Deutschen Bundestages und des Bundesrates aufgefordert wurde, wegen der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. € jährlich zu gewährleisten. Wegen der auch durch die EU-Erweiterung verschärften Wettbewerbsbedingungen wird die Bundesregierung nochmals gebeten, bei der Kommission mit allem Nachdruck darauf hinzuwirken, baldmöglichst den Abschluss des Beihilfverfahrens zur Realisierung des vereinbarten Entlastungsvolumens herbeizuführen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Tagesordnungspunkt 5.1

i. V. m.

Tagesordnungspunkt 5.2:

PM<sub>10</sub>-Problematik (Schaffung einer Rechtsgrundlage nach § 40 Abs. 3 BImSchG für flächendeckende Fahrverbote mit Ausnahme gekennzeichnete schadstoffarmer Kraftfahrzeuge zur Minderung der Feinstaubbelastung in den Innenstädten)

Schnelle Verpflichtung zur Ausrüstung von Lastkraftwagen mit Einrichtungen zur Rückhaltung von Rußpartikeln

Die Belastung der Bevölkerung durch Feinstaub-Partikel ist in den letzten Wochen in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion gerückt. Obwohl der Verkehr nicht der Hauptverursacher ist und dessen Anteil maximal nur ein Drittel beträgt, wird ein Beitrag zur Senkung der Belastung der Bevölkerung auch durch den Verkehr erwartet.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Beratungen im Bundesrat folgende Maßnahmen:

1. Die Umweltministerkonferenz wird gebeten, kurzfristig Maßnahmen zu initiieren, die zu einer Reduzierung der Belastung durch andere Verursacher (Hintergrundbelastung) führen und diese mit den jeweiligen Fachministerkonferenzen (z. B. der Wirtschaftsministerkonferenz) abzustimmen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung nochmals, für die Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Rußfiltern oder vergleichbarer Technik steuerliche Anreize zu schaffen. Dabei muss sichergestellt sein, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung zukünftig bei der Bemessung der Lkw-Maut ein stärkeres Splitting, insbesondere für schadstoffarme Lkw nach EURO V zu Grunde legen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, eine Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG vorzulegen, mit der die Kriterien und die amtliche Kenn-

zeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung festgelegt und die Voraussetzungen für eine pragmatische Umsetzung von Benutzervorteilen in den Luftreinhalteplänen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist ein neues Verkehrszeichen in Anlehnung an das Verkehrszeichen 270 StVO (SMOG) zu schaffen. Dadurch soll den Kommunen ermöglicht werden, in außergewöhnlichen Belastungssituationen und nach einer angemessenen Übergangsfrist Fahrbeschränkungen für nicht schadstoffarme Fahrzeuge aussprechen zu können (Nutzer-Vorteilskonzept).

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich bei der EU dafür einzusetzen, dass schnellstmöglich mit neuen standardisierten Messverfahren für Nutzfahrzeuge bei der Definition von Grenzwerten nicht nur die Masse, sondern auch die Zahl der Partikel begrenzt wird.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Kfz-Industrie auf, nur noch rußarme Neufahrzeuge in den Verkehr zu bringen und kostengünstige technische Vorkehrungen für die Rußminderung bei Altfahrzeugen zu schaffen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Überprüfung des Sanktionsniveaus für Verkehrsverstöße

1. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine Überprüfung des Sanktionsniveaus für Verkehrsverstöße, insbesondere im Hinblick auf die Hauptunfallursachen sowie eine Überprüfung des Überwachungslevels, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für notwendig.
2. Das BMVBW wird gebeten, kurzfristig durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe unter Leitung des BMVBW mit Vertretern des BMVBW, BMJ, der BAST, des KBA und der Länder prüfen zu lassen, ob und ggf. wie eine Anhebung des Sanktionsniveaus für Verkehrsverstöße in Betracht gezogen werden soll. Dabei sollte das Sanktionsniveau in den anderen europäischen Ländern, speziell für besonders gefährliche Fehlverhaltensweisen im Straßenverkehr, einbezogen werden.
3. Das BMVBW wird gebeten, bis zur GKVS im Frühjahr 2006 einen Bericht über die Ergebnisse der Prüfungen vorzulegen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Null-Promille für Fahranfänger

Das Thema wird erörtert. Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 5.5 der Tagesordnung:

Nutzung elektronischer Medien im Rahmen des E-Governments zur medienbruchfreien Gestaltung der Datenübertragung und der Trennung Papierfluss - Datenfluss im Bereich Fahrerlaubnisrecht

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen dahingehend zu ändern, dass Führerscheine bei der Erteilung der Fahrerlaubnis zukünftig auch im Direktversand an den Fahrerlaubnisbewerber übersandt werden können.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Initiative "Luftverkehr für Deutschland"

1. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in dem von den Initiatoren der Initiative "Luftverkehr für Deutschland" vorgelegten Masterplan einen wichtigen Beitrag für die Luftfahrtpolitik in Deutschland.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet den Ausbau der beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München in dem im Masterplan beschriebenen Umfang als von herausragender Bedeutung für die Stellung des gesamten deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb und als unabdingbare Voraussetzung zur Realisierung des gesamten Potentials für Beschäftigung und Wachstum. Der Bau von Berlin – Brandenburg International (BBI) und die Nutzung der Kapazität weiterer wichtiger Flughäfen haben ebenfalls eine wichtige Bedeutung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft und für Beschäftigung und Wachstum.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Auffassung, dass sich das dezentrale Flughafensystem in Deutschland mit seinen internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen bewährt hat und auch in Zukunft beibehalten werden sollte. Ein Bedarf für einen Neubau von Flughäfen ist aus heutiger Sicht nicht zu erkennen. Auch neue Konversionsvorhaben sollten nur bei entsprechendem luftverkehrlichen Bedarf und nachgewiesener Wirtschaftlichkeit realisiert werden.

Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung des Masterplanes, dass Flughäfen ohne ausreichende Anbindung an Straße und Schiene nicht den Anforderungen an ein modernes intermodales Gesamtverkehrssystem entsprechen. Sie hält eine umfassende und zeitnahe Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Anschlüsse an Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Schienenfern- und -nahverkehrsstrecken für erforderlich.

4. Die Verkehrsministerkonferenz hält an dem Grundsatz fest, dass die Luftfahrt ihre Kosten selbst zu tragen hat. Investitionen in Flughäfen als öffentliche Verkehrsinfrastruktur müssen auch weiterhin durch öffentliche Mittel unterstützt werden können. Direkte oder indirekte Betriebsbeihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen sind außerhalb eng begrenzter, EG-rechtlich zulässiger Ausnahmefälle nicht vertretbar.
5. Die Planung des notwendigen Kapazitätsausbaus, die Einleitung der Zulassungsverfahren und die Realisierung der Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung an den Flughäfen liegen primär in der Verantwortung der Flughafenunternehmen.

Die Flughafengesellschafter, die Länder als Träger der öffentlichen Infrastrukturverantwortung und der Bund im Bereich der Flughäfen sind aufgerufen, die notwendigen Ausbauentscheidungen zu unterstützen und die Realisierung der Vorhaben aktiv zu begleiten.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, ihr Flughafenkonzept aus dem Jahr 2000 in Bezug auf den Masterplan zu überprüfen und in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu ergänzen. Dabei sind sowohl umweltrechtliche Belange als auch Aspekte des Bestandsschutzes und der Rechts- und Planungssicherheit zu berücksichtigen.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des dezentralen Flughafen-systems im europäischen Wettbewerb zu verbessern. Hierzu sollten die Vorschläge der Initiative Luftverkehr für Deutschland geprüft und erforderlichenfalls umgesetzt werden.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Flugsicherung

1. Die Verkehrsministerkonferenz setzt sich für die Beibehaltung des bestehenden Systems der Erhebung der An- und Abfluggebühren an den 17 internationalen Verkehrsflughäfen ein. Sie spricht sich dafür aus, dass alle Flugplätze, an denen künftig die Flugverkehrskontrolldienste und die technischen Dienste durch ein SES-konform zertifiziertes Unternehmen ausgeführt werden müssen, in dieses System einbezogen werden.
2. Spätestens ab Anfang 2007 sind über die bestehenden 17 internationalen Verkehrsflughäfen hinaus bestimmte Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze verpflichtet, die Flugverkehrskontrolldienste und die technischen Dienste durch ein SES-konform zertifiziertes Unternehmen ausführen zu lassen. Vor diesem Hintergrund bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, bezüglich dieser Dienste an den Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen Wege aufzuzeigen und mit den Ländern abzustimmen, die eine Aufgabenwahrnehmung auch außerhalb DFS ermöglichen, um eine reibungslose Weiterführung des Verkehrs an den betreffenden Flugplätzen zu gewährleisten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich dafür aus, im Bereich der Flugsicherungsdienste künftig Wettbewerb zu ermöglichen. Sie bittet den Bund, hierzu die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und ihr hierzu zur Herbstkonferenz 2005 zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Liberalisierung bilateraler Luftverkehrsabkommen

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bund-/Länder-Fachausschusses "Luftfahrt" zur Kenntnis.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Eisenbahnsachverständigen-Verordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Bereich des Eisenbahnwesens bundesweit ein Bedarf an amtlich anerkannten Sachverständigen besteht, der mangels einer rechtlichen Regelung beim Bund wie auch bei der Mehrzahl der Länder nicht abgedeckt werden kann.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung zur Vereinheitlichung der Rechtsverhältnisse bei den bundeseigenen und nichtbundeseigenen von der Verordnungsermächtigung in § 26 Abs. 1 Nr. 10 AEG Gebrauch zu machen und einen entsprechenden Verordnungsentwurf noch in diesem Jahr vorzulegen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Genehmigung der Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV

Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt die GKVS, bis zur nächsten Sitzung im Herbst 2005 auf Grundlage des vorgelegten Zwischenberichtes einen Vorschlag zur Änderung des AEG zum Tarifgenehmigungsverfahren zu erarbeiten. Dabei sind folgende Fragestellungen besonders heraus zu arbeiten:

- Ist die gegenwärtige Form der Entgeltgenehmigungspflicht angesichts der geringen Möglichkeiten zur Überprüfung und Änderung der Entgelte noch haltbar oder wäre eine Anzeigepflicht angemessener?
- Wie lassen sich Anforderungen an Kartelle so präzisieren, dass eine für den Fahrgast sinnvolle Tarifintegration erreicht werden kann?
- Sind die Tarifbestimmungen des AEG vereinbar mit den Vorgaben zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates?
- Kann ein Instrumentarium entwickelt werden, das Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen, Trassenentgelte und Stationspreise in ihren wirtschaftlichen und rechtlichen Wirkungszusammenhängen berücksichtigt?

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Abbau von Netzinfrastruktur durch die DB Netz AG

Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für die künftig regelmäßig auszureichenden 2,5 Mrd. € pro Jahr zur Sicherung des Bestandsnetzes unter Einbeziehung der Länder eine planerische Konzeption für die zukünftige Struktur des Schienennetzes der DB AG in Deutschland aufzustellen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Neues Stationspreissystem der DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an den Beschluss der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz vom 14./15. September 2004 und bittet die GKVS, das Thema auch im Hinblick auf die rechtlichen Bedenken zusammen mit der DB Station&Service AG und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) zu vertiefen, das neue Stationspreissystem zu bewerten und eine Handlungsempfehlung zu entwickeln.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die DB Station&Service AG auf, von einer Anwendung des neuen Stationspreissystems bis zu einer einvernehmlichen Regelung mit den Ländern Abstand zu nehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf, die nach dem Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zum Dritten Eisenbahnrechtsänderungsgesetz anzupassende Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung auch mit dem Ziel zu überarbeiten, eine Änderung des Stationspreissystems von DB Station&Service AG den gleichen Regularien zu unterwerfen, denen eine Änderung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen von DB Netz AG unterliegt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das von der DB Station&Service AG zum 1. Januar 2005 eingeführte Stationspreissystem der in Kürze einzurichtenden neuen Eisenbahnregulierungsbehörde zur Prüfung vorzulegen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 8 der Tagesordnung:

Umweltfreundlicher Güterverkehr

Die GKVS wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz den Entwurf einer Stellungnahme vorzulegen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. April 2005  
in Berlin

Punkt 9 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Folgende Termine werden bekannt gegeben:

Verkehrsministerkonferenz:

Herbstkonferenz am 12./13. Oktober 2005      in Warnemünde  
(Mecklenburg-Vorpommern)

Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter:

20./21. September 2005    in Berlin