

**Beschluss-  
Sammlung**

**Verkehrsministerkonferenz**  
**am 12./13. Oktober 2005**  
**in Rostock Hohe Düne**

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.1 der Tagesordnung:

Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die Einführung sowohl einer streckenbezogenen Pkw-Maut als auch einer Autobahn-Vignette für alle Kraftfahrzeuge ab.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund im Hinblick auf das - gestiegene - Aufkommen von Lkw-Maut, Mineralölsteuer, Ökosteuern und die mit den Benzinpreisen steigende Mehrwertsteuer auf, eine sachgerechte Steigerung der Aufwendungen für eine bessere Straßenverkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt vorzunehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält für die Bundesfernstraßen folgende Maßnahmen für zeitnah umsetzbar:
  - Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden an die VIFG, und zwar ohne Umweg über den Bundeshaushalt;
  - Umbau der VIFG zu einer kreditfähigen Finanzierungsgesellschaft für Bundesfernstraßen (VIFG-BFS) und Verwendung der Einnahmen der VIFG ausschließlich für die Finanzierung von Bundesfernstraßen;
  - Zügige Fortführung der derzeit im Bundesfernstraßenbau geplanten Betreibermodelle.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, zu den unter Ziffer 3 angesprochenen Maßnahmen die erforderlichen gesetzgeberischen Schritte zur Änderung des VIFG-Gesetzes und des Autobahnmaut-Gesetzes einzuleiten. Die Verkehrsministerkon-

ferenz fordert den Bund weiter auf, bis zur Umsetzung der Maßnahmen eine bedarfsge-  
rechte Finanzierung der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasser-  
straßen sicherzustellen. Sie verweist hierzu auf ihren Beschluss vom  
12./13. Oktober 2004.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.2 der Tagesordnung:

Verkehrsverlagerung durch die Lkw-Maut - Entwurf einer straßenverkehrsrechtlichen Neuregelung

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Bemautung von ausgewählten Bundesstraßen-Ausweichstrecken als Instrument zur Bewältigung des Mautausweichverkehrs von schweren Nutzfahrzeugen nicht ausreicht. Zur Vermeidung des Mautausweichverkehrs muss es darüber hinaus möglich sein, an herausragenden Stellen eine Lösung durch Verkehrszeichen zu ermöglichen. Die StVO in der jetzigen Fassung ist dazu jedoch nur bedingt geeignet, weil allein die Zunahme des Lkw-Verkehrs durch den zusätzlichen Mautausweichverkehr nicht immer ausreichen wird, die Hürden des § 45 StVO zu überschreiten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält deshalb eine Änderung der StVO für erforderlich. Ziel dieser Änderung muss es sein, den Straßenverkehrsbehörden der Länder zu ermöglichen, an herausragenden Stellen des nachgeordneten Straßennetzes den seit 1. Januar 2005 zusätzlichen Lkw-Mautausweichverkehr durch Verkehrszeichen zu unterbinden, d. h. die schweren Nutzfahrzeuge auf den Autobahnen zu halten bzw. wieder von den Ausweichstrecken dorthin zurückzuverlagern. Dazu muss in der StVO eine neue Rechtsnorm zur Regelung des Problems Mautausweichverkehr geschaffen und eine bundesweit einheitliche Verkehrszeichenregelung dafür ermöglicht werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Änderung der StVO auf den Weg zu bringen und möglichst noch 2005 bekannt zu geben.

Begründung:

Seit Einführung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen zum 1. Januar 2005 wird die Entwicklung der Verkehrsbelastung an den Bundesstraßen genau beobachtet und ausgewertet. Untersuchungen im Auftrag des Bundes und ergänzende Untersuchungen der Länder insbesondere durch Auswertung der durch die automatischen Dauerzählstellen an den Bundesstraßen gelieferten Daten zeigen, dass in der Tendenz umfangreiche flächendeckende Verlagerungen von Fahrten mit schweren Nutzfahrzeugen von den Bundesautobahnen auf das nachgeordnete (Bundes)Straßennetz bisher nicht stattgefunden haben. Auf einzelnen Bundesstraßenabschnitten sind aber außerordentlich gravierende Steigerungen der schweren Nutzfahrzeuge zu verzeichnen. Diese in besonderem Maße durch den Mautausweichverkehr belasteten Bundesstraßenabschnitte lassen sich nach der nunmehr rund acht Monate dauernden "Eingewöhnungsphase" mit hinreichender Sicherheit bestimmen.

Grundsätzlich sieht das Autobahnmautgesetz (ABMG) in § 1 Abs. 4 die Möglichkeit vor, dass die Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge durch Rechtsverordnung des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach Zustimmung des Bundesrates und Anhörung der EU-Kommission auch auf bestimmte Bundesstraßenabschnitte ausgedehnt werden kann, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Das setzt in jedem Einzelfall die Erhebung, Auswertung und Bewertung zahlreicher Gesichtspunkte wie Unfallentwicklung, Straßenführung, Ausbauzustand, Betroffenheit von Anwohnern und regionaler Wirtschaft, weitere Verkehrsverlagerungen voraus. Eine Zunahme der schweren Nutzfahrzeuge allein ist nicht ausreichend, die Bemaunung eines Bundesstraßenabschnittes zu begründen. Die Untersuchung des Bundes soll noch im Oktober 2005 den Ländern zugeleitet werden.

Da die Bemaunung von ausgewählten Bundesstraßen mit erheblichem Mautausweichverkehr als Instrument zur Bewältigung des Mautausweichverkehrs von schweren Nutzfahrzeugen nur bei Vorliegen besonderer Gegebenheiten und nur nach einem aufwändigen und langwierigen Verfahren möglich ist, sind darüber hinaus vor allem zum Schutz der betroffenen Anwohner straßenverkehrsrechtliche Regelungen in Betracht zu ziehen.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bietet zwar mit § 45 schon jetzt die Möglichkeit, einzelne Straßenabschnitte im Einzelfall für schwere Nutzfahrzeuge zu sperren.

Voraussetzung ist jedoch, dass einer der in § 45 StVO aufgelisteten Gründe dies zulässt und nach § 45 Abs. 9 StVO die Sperrung auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Jeder Einzelfall ist dazu gesondert zu betrachten. Im Rahmen der Ermessensabwägung sind unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit alle Interessen und Belange gegeneinander abzuwägen und zu gewichten. Allein die Zunahme der schweren Nutzfahrzeuge durch Mautausweichverkehre rechtfertigt auch hier keine Maßnahmen. Wie bei jeder anderen Verbotregelung auch muss belegt werden, dass auf Grund der besonderen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse durch die Zunahme der schweren Nutzfahrzeuge eine Gefahr für die Verkehrssicherheit oder eine Beeinträchtigung der Verkehrsordnung entsteht bzw. die damit einhergehenden Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner nicht mehr zumutbar sind. Diesen Nachweis zu führen ist ebenfalls sehr aufwändig. Gelingt dieser Nachweis, müsste mangels eines geeigneten Verkehrszeichens neben den mautpflichtigen schweren Nutzfahrzeugen auch der bisher dort verkehrende regionale Schwerverkehr erfasst werden.

Ziel des Antrages ist es daher, durch eine Änderung der StVO und der Einführung eines neuen Verkehrszeichens den seit 1. Januar 2005 auftretenden Mautausweichverkehr - und nur diesen - wieder auf die Autobahn zurückzuverlagern.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Mehrzahl der Länder sind sich einig, dass eine Änderung der StVO zur schnellen Bewältigung der mit dem Mautausweichverkehr einhergehenden erheblichen Beeinträchtigung notwendig ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat dazu am 16. September 2005 den Ländern einen ersten Referentenentwurf zur Stellungnahme zugeleitet.

Zur Anwendung kommen soll die Änderung der StVO nur an bestimmten, seit dem 1. Januar 2005 in besonderem Maße durch den mit zusätzlichem erheblichen Mautausweichverkehr belasteten Straßenabschnitten. Grundlage dazu bilden zunächst die Erkenntnisse aus den bisherigen Beobachtungen und Auswertungen des Bundes und der Länder.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.3 der Tagesordnung:

Sachstandsbericht VEMAGS

Der Tagesordnungspunkt wird erörtert.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.4 der Tagesordnung:

Einführung der Warnwestenpflicht in Deutschland auch für Privatfahrzeuge

Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich wie die Innenministerkonferenz dafür aus, dass die Kraftfahrzeugführer in mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warnweste mit sich führen und diese zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Verlassen des Fahrzeugs nach einem Unfall, einer Panne oder in einer ähnlichen Situation außerhalb geschlossener Ortschaften anlegen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.5 der Tagesordnung:

Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative des Bundes für eine Verbesserung der Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland. Sie unterstützt die Initiative aktiv im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Sie bittet die Wirtschaftsministerkonferenz, die Initiative ebenfalls zu unterstützen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 2.6 der Tagesordnung:

Umweltfreundlicher Güterverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ein leistungsfähiges, bedarfsgerechtes Transportsystem für den Güterverkehr unabdingbare Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand ist.

Für den Güterverkehr wird bis zum Jahr 2015 ein Wachstum von über 60 % prognostiziert, was zu steigenden Anforderungen an das Verkehrssystem führt. Diese Entwicklung stößt an die Grenzen der bestehenden Infrastruktur. Verkehr, der nicht mehr flüssig abgewickelt werden kann, beginnt sich selbst zu verhindern, schränkt Mobilität ein und beeinträchtigt Lebensqualität.

Zentrales Ziel der Verkehrspolitik muss es deshalb sein, Mobilität dauerhaft zu erhalten und unerwünschte Auswirkungen des Verkehrs zu verringern oder zu vermeiden. Dazu gehören insbesondere die von der Umweltministerkonferenz angesprochenen Umweltbeeinträchtigungen durch Luft- und Lärmbelastungen sowie Klimaauswirkungen.

2. Die Verkehrsministerkonferenz ist ihrerseits im Sinne der obigen Zielsetzungen aktiv und begrüßt daher grundsätzlich die von der Umweltministerkonferenz vorgeschlagene Strategie der Verkehrsvermeidung, -verlagerung, -optimierung und Emissionsminderung. Sie weist dabei darauf hin, dass alle Maßnahmen wettbewerbsneutral im europäischen Maßstab sein müssen und nicht zu unzumutbaren Belastungen des Verkehrsgewerbes führen dürfen.

3. Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter hat zum Maßnahmenkatalog eine Stellungnahme erarbeitet (Anlage). Diese wird der Umweltministerkonferenz zugeleitet mit der Bitte, die Anregungen bei der weiteren Behandlung des Themas zu berücksichtigen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 3.1 der Tagesordnung:

Genehmigung der Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV

1. Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz über die Tarifgenehmigung im Schienenpersonennahverkehr sollen verändert werden. Die Neuregelung soll folgende Eckpunkte beinhalten:
  - a) Wegfall der Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte, stattdessen Anzeigepflicht.  
  
Die Anzeigepflicht berührt nicht das Recht der SPNV-Aufgabenträger, in Verkehrsverträgen nach der Verordnung (EWG) 1191/69 begrenzende Regelungen über die Fahrpreise mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffen.
  - b) Für die behördliche Zuständigkeitsregelung für Tarife in Verkehrsverbänden soll künftig der Sitz des Verkehrsverbundes maßgebend sein.
  - c) Die übrigen Regelungen sollen beibehalten werden, wobei möglichst eine Konkretisierung der genehmigungspflichtigen Tatbestände in den Tarif- und Beförderungsbedingungen vorgenommen werden soll.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bereitschaft des Landes Hessen, die erforderliche Gesetzesänderung durch eine Bundesratsinitiative in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen.

Sie bittet das Land Hessen, den Entwurf eines Änderungsgesetzes im Vorfeld des Bundesratsverfahrens mit den Ländern und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Fachebene zu erörtern.

3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Bundesratsinitiative zu unterstützen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 3.2 der Tagesordnung:

Vorschlag der EU-Kommission zur Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Europäische Kommission mit ihrem neuen Entwurf bestrebt ist, verbindliche Entscheidungen im EU-Ministerrat und im Europäischen Parlament zu erreichen. Sie stellt weiter fest, dass es erforderlich ist, einen rechtssicheren Rahmen für die Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zu schaffen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Europäische Kommission in ihrem neuen Entwurf dem Subsidiaritätsprinzip deutlich stärker als bisher Rechnung trägt. Gleichwohl wirft der Verordnungsentwurf eine Reihe von Fragen, auch im Hinblick auf die Regelungen zur Erhaltung und Förderung mittelständischer Strukturen im ÖPNV, auf.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund dem Verordnungsentwurf nur dann zustimmen sollte, wenn damit im Ergebnis ein Mehrwert für den ÖPNV in Deutschland erreicht wird.
4. Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder wird beauftragt, den Verordnungsentwurf zu behandeln und zur Vorbereitung auf die Bundesratsbefassung eine Stellungnahme zu erarbeiten, die unter Berücksichtigung der noch offenen Forderungen des Bundesrates vom 21. Dezember 2000 (BR-Drucksache 649/00 (Beschluss)) insbesondere auf folgende Punkte eingeht:

- a) Abgrenzung zum allgemeinen Vergaberecht;
- b) Voraussetzungen für Direktvergabe (hinreichend klare Regelung, Zulässigkeit von gebietsüberschreitenden Angeboten z. B. Stadt-Umland Verkehr);
- c) ausgleichsfähige Kosten bei Direktvergabe (Einklang mit primärem Beihilferecht, Umsetzung der vier Kriterien des Altmark-Urteils, Neufassung des Anhangs, Nr. 2);
- d) Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards (Möglichkeiten einer nationalen Regelung).

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 3.3 der Tagesordnung:

Vergabeverfahren im SPNV (Vertragsverletzungsverfahren)

Der Tagesordnungspunkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Initiative zur Deregulierung von Bundes- und EU-Recht

Das Thema wird erörtert und vertagt.

Mecklenburg-Vorpommern wird gebeten, mit konkreten Vorschlägen zur Deregulierung von Bundes- und EU-Recht im Verkehrssektor dieses Thema für eine der kommenden Verkehrsministerkonferenzen aufzubereiten.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Tanktourismus

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Finanzministerkonferenz, gemeinsame Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des Tanktourismus vorzuschlagen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 12./13. Oktober 2005  
in Rostock Hohe Düne

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Termine der Verkehrsministerkonferenz im Jahr 2006

Folgende Termine werden bekannt gegeben:

VMK Frühjahr 2006:

16./17. Mai 2006 (im Rahmen der ILA)

vorbereitende GKVS:

26./27. April 2006 (in Berlin)

VMK Herbst 2006:

22./23. November 2006 (in Berlin)

vorbereitende GKVS:

25./26. Oktober 2006 (in Berlin)

**(Stand: 13.09.05)**

Stellungnahme des Arbeitskreises Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr, Logistik der GKVS zu den Empfehlungen der UMK für einen umweltverträglichen Güterverkehr

## **I. Ansätze für einen umweltverträglichen Güterverkehr**

Die GKVS unterstützt grundsätzlich die Strategien und Anknüpfungspunkte der UMK mit den Handlungsfeldern Verkehrsvermeidung, -verlagerung, -optimierung und Emissionsminderung mit folgenden Maßgaben:

### **1. Verkehrsvermeidung**

Die GKVS erkennt - wenn auch in geringerem Maße – Potentiale zur Verkehrsvermeidung. Die von der UMK hierzu angesprochenen Handlungsfelder sind überwiegend wirtschaftspolitischer Natur und von der Verkehrspolitik allein nicht beeinflussbar.

Die Vorschläge, dem Trend zu längeren Transportwegen entgegenzuwirken, einer dezentralen Distributionslogistik, größerer Fertigungstiefen und verstärkter Lagerhaltung sind mit den Interessen der exportorientierten Wirtschaft und der zunehmenden Globalisierung schwer in Übereinstimmung zu bringen. Wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch vertretbare Ansätze zur Umsetzung der Vorschläge sind daher kaum ersichtlich.

Des Weiteren wäre eine weitere Anhebung der Kraftstoffpreise über den Marktpreis hinaus (z.B. weitere Stufen der Ökosteuer) für die wirtschaftliche Entwicklung kontraproduktiv und ist daher zu vermeiden.

### **2. Verkehrsverlagerung**

Neben dem von der UMK angesprochenen Verlagerungspotential zur Bahn bestehen ebenso erhebliche Verlagerungspotentiale zur Binnenschifffahrt und zu Seeverkehren. Die GKVS macht darauf aufmerksam, dass gerade diese Transportalternativen in den vergangenen Jahren überdurchschnittliche Steigerungsraten verzeichnen konnten.

Verwiesen wird in diesem Zusammenhang insbesondere auf das Ziel der EU, im Rahmen des Förderprogramms Marco Polo die für den internationalen Straßengüterverkehr prognostizierten Zuwächse durch Verlagerung auf alternative Transportketten zu kompensieren.

### **3. Verkehrsoptimierung**

Die GKVS weist darauf hin, dass ein wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrspolitik die Bündelung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft in

Güterverkehrszentren (GVZ) sowie die Vernetzung von GVZ untereinander ist. Dies trägt gemeinsam mit den Instrumenten der modernen Verkehrstelematik (optimale Routenplanung, Sendungsverfolgung u.ä.) zur Effizienzsteigerung und verbesserten Logistik im Güterverkehr bei.

Mehrere Bundesländer haben umfangreiche Landesinitiativen im Bereich Logistik ergriffen.

#### 4. Emissionsminderung

Die GKVS weist darauf hin, dass neben den von der UMK genannten Maßnahmen auch die Entwicklung und Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe (z.B. Brennstoffzellen-Fahrzeuge, Hybridantriebe, Ergasfahrzeuge, Elektroantrieb) zur Minderung von Emissionen beitragen. Für einen umweltverträglichen Güterverkehr ist es deshalb wichtig, Fördermaßnahmen für emissionsarme Antriebe umzusetzen, die neben finanziellen Anreizen vor allem auch Nutzervorteile umfassen müssen.

Aktuell werden von Bund und Ländern pragmatische verkehrsrechtliche Regelungen erarbeitet, die es den Kommunen ermöglichen, in außergewöhnlichen Belastungssituationen und nach einer angemessenen Übergangsfrist Fahrbeschränkungen für nicht schadstoffarme Fahrzeuge aussprechen zu können.

## II. Schwerverkehrsabgabe

Die GKVS weist darauf hin, dass die Schwerverkehrsabgabe (Lkw-Maut) in erster Linie ein Finanzierungsinstrument darstellt, das der nutzergerechten Anrechnung der vom Schwerverkehr verursachten Wegekosten dient. Daraus bestimmt sich auch die zurzeit zulässige Höhe der Abgabe. Demzufolge waren Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene von vorn herein nur in geringerem Umfang erwartet worden.

Gegenwärtig beschäftigt sich ein Unterausschuss der GKVS im Auftrag der VMK mit der Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Dabei sollen Chancen und Probleme einer möglichen Ausweitung des zu bemautehenden Netzes, der zu bemautehenden Fahrzeugflotte sowie der weiteren Differenzierung der Maut nach Ort und Zeit untersucht werden.

Ein Zwischenbericht wird zur Herbstsitzung 2005 der VMK vorliegen.

## III. Attraktivitätssteigerung von Bahn und Binnenschiff

Die GKVS unterstützt die Ausführungen der UMK zur Steigerung der Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme und zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene uneingeschränkt. Auf nationaler Ebene wird ergänzend auf das auf Bundesebene gestartete Gleisanschlussförderprogramm verwiesen.

Die Ausschöpfung des erheblichen Verlagerungspotential zur Binnenschifffahrt erfordert den bedarfsgerechten Ausbau der Bundeswasserstraßen, insbesondere den Ausbau der Schleusenammern auf 140 m, um die zunehmend in Betrieb genommenen 135 m langen Binnenschiffe schleusen zu können.

Die GKVS spricht sich daher dafür aus, die Schleusen der Bundeswasserstraßen auf 140 m auszubauen.

#### **IV. Förderung des Kombinierten Verkehrs**

Die GKVS weist ergänzend zu den von der UMK genannten Punkten darauf hin, dass durch das nationale PACT-Programm zur Förderung von neuen Angeboten im Kombinierten Verkehr und das entsprechende Marco Polo-Programm auf europäischer Ebene zusätzliche Förderinstrumente zur Verfügung stehen, um der besonderen Bedeutung dieses Bereichs Rechnung zu tragen. Zielsetzung ist die Sicherstellung zuverlässiger und attraktiver Transportzeiten sowie die Chancengleichheit gegenüber dem Direktverkehr auf der Straße.

#### **V. Schlussfolgerungen**

Die GKVS stimmt den Schlussfolgerungen insgesamt zu und weist darauf hin, dass sich die Verkehrsminister der Länder in ihrer Verkehrspolitik für die Chancengleichheit aller Verkehrsträger einsetzen.

#### **Abschließender Hinweis:**

Die GKVS weist darauf hin, dass auf einen Abgleich mit Initiativen auf europäischer Ebene, einen Abgleich der Aussagen und Maßnahmen auf Bundesebene, eine Differenzierung hinsichtlich der unterschiedlichen Adressaten sowie einen Beleg hinsichtlich der faktischen Machbarkeit einzelner Maßnahmen sowie hinsichtlich ihrer ökologischen und ökonomischen Wirkung im Verbund im Positionspapier der UMK nicht eingegangen wird.