

**Beschluss-  
Sammlung**

**Verkehrsministerkonferenz**  
**am 22./23. November 2006**  
**in Berlin**



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 1.1 der Tagesordnung:

Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft

1. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder nimmt den Bericht des Landes Hessen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder fordert den Bund auf, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu einer Finanzierungsgesellschaft für die Bundesfernstraßen (VIFG-BFS) weiter zu entwickeln und ihr die Einnahmen aus der Lkw-Maut direkt und unmittelbar zufließen zu lassen.

Es ist dabei zu prüfen, ob eine direkte und unmittelbare Zuweisung der vom Bund erhobenen Einnahmen aus der Lkw-Maut ausreichend ist, um eine rechtssichere Unabhängigkeit der Finanzierung von Maßnahmen im Bundesfernstraßenbau vom Bundeshaushalt zu erreichen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder fordert den Bund auf, die Kreditfähigkeit der VIFG-BFS im Hinblick auf die Folgewirkungen einschließlich der Einflüsse auf die zukünftige Gestaltung der Auftragsverwaltung zu untersuchen und zur Frühjahrskonferenz 2007 zu berichten, wie die bisher unter Mitwirkung der Länder vom Bund wahrgenommene regionale Ausgleichsfunktion in der Gesellschaft gesichert bleibt.
4. Um die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der VIFG-BFS am 1. Januar 2008 zu gewährleisten, fordert die Verkehrsministerkonferenz der Länder den Bund hierzu auf,

- rechtzeitig die rechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere durch Novellierung des Autobahnmautgesetzes und des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetzes zu schaffen und
  - rechtzeitig ein geeignetes Geschäftsmodell für die VIFG-BFS zu entwickeln.
5. Eine volle Zweckbindung der Lkw-Mauteinnahmen für den Bundesfernstraßenbau entspricht dem Postulat einer nutzerfinanzierten Wegekostendeckung und fördert die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer. Die volle Zweckbindung darf allerdings nicht zu Lasten von Schiene und Wasserstraßen gehen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für den notwendigen Ausgleich der bei Schiene und Wasserstraßen wegfallenden Mautmittel Sorge zu tragen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 1.2 der Tagesordnung:

Umweltgesetzbuch

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass das Bundesumweltministerium die Neuordnung der Gesetzgebungskompetenz für das Umweltrecht von der Rahmengesetzgebung in die durch die Änderung des Grundgesetzes im Zuge der Föderalismusreform neu geschaffenen Kategorie der konkurrierenden Gesetzgebung mit Länderabweichungsregelungen zum Anlass nimmt, eine bereits in der Vergangenheit geführte Debatte über ein Umweltgesetzbuch wieder aufzunehmen.
2. Der Verkehrsministerkonferenz ist auch bewusst, dass die Zusammenfassung des in viele Gesetze zersplitterten Umweltrechts in ein Umweltgesetzbuch sowie die Ersetzung der verschiedenen Genehmigungsverfahren durch eine integrierte Vorhabengenehmigung Gegenstand des Koalitionsvertrages der Großen Koalition ist. Aus einem vom Bundesumweltministerium veröffentlichten Eckpunktepapier vom 5. Juli 2006 ist hierzu zu entnehmen, dass für bestimmte umweltrelevante Anlagen und Vorhaben künftig nur noch ein einheitliches Genehmigungsverfahren erforderlich sein soll, in dem umweltbezogene Zulassungsvoraussetzungen medienübergreifend geprüft werden. Die integrierte Vorhabengenehmigung soll in dieser Legislaturperiode zunächst für Industrieanlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, bestimmte wasserwirtschaftliche Vorhaben und Abfalldeponien eingeführt werden. Eine Erweiterung auf andere Vorhaben kann in späteren Legislaturperioden erfolgen.

3. Mit Blick auf eine danach nicht auszuschließende spätere Aufnahme der Genehmigung von Verkehrsprojekten in die integrierte Vorhabengenehmigung nach dem Umweltgesetzbuch weist die Verkehrsministerkonferenz darauf hin, dass dadurch die Ziele der aktuellen Gesetzgebungsverfahren zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in Frage gestellt werden könnten, mit den die bewährten Planungsinstrumente im Allgemeinen Eisenbahngesetz, im Bundesfernstraßengesetz, im Bundeswasserstraßengesetz, im Luftverkehrsgesetz, im Magnetschwebbahngesetz und Energiewirtschaftsgesetz optimiert werden sollen. Diese Planungsinstrumente stellen sicher, dass Verkehrsprojekte bei ihrer Zulassung nicht einseitig nach Umweltgesichtspunkten beurteilt und die fachplanerischen Überlegungen mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass diese beschleunigenden Maßnahmen auf den gesamten Bereich der Planfeststellungsverfahren ausgedehnt und in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder verankert werden müssen. Dies wäre im Sinne der Ziele des Bürokratieabbaus, weil alle Zulassungsverfahren von den beschleunigenden Maßnahmen profitierten und Rechtszersplitterungen vermieden würden. Eine Änderung der landesrechtlichen Fachplanungsgesetze wäre (weitgehend) entbehrlich.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihre Vorsitzende, diesen Beschluss der Umweltminister- und der Wirtschaftsministerkonferenz zuzuleiten.

Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 1.3 der Tagesordnung:

eGovernment / Deutschland-Online

Staatsrat Gottschalck (Hamburg) berichtet zum Bereich Kfz-Zulassung.

Eine Aussprache findet statt; Beschlüsse werden nicht gefasst.



Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 2.1 der Tagesordnung:

Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße

I. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich zu der Frage der Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße wie folgt positioniert:

1. Das Verkehrsunfallgeschehen in Deutschland ist in den letzten Jahren durch unterschiedliche Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit positiv beeinflusst worden. Noch immer sterben jedoch auf deutschen Straßen jährlich etwa 5.400 Menschen. Auch die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten ist immer noch viel zu hoch. Hinter jedem einzelnen Fall steht menschliches Leid, das nicht hingenommen werden kann.
2. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen fortgesetzt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sind zur Rücksichtnahme im Verkehr und zur Beachtung der Verkehrsregeln aufgefordert.
3. Eine weitere Steigerung der Effektivität der schon heute intensiven Verkehrsüberwachung ist notwendig. Die Orientierung an den örtlichen Gefahrenstellen wird fortgeführt. Die gemeinsame Schwerpunktsetzung an den Hauptunfallursachen und der Überwachung des gewerblichen Straßenverkehrs wird gewährleistet.

Bei der weiteren Verbesserung der Durchsetzung der Verkehrsregeln kommt es nunmehr darauf an, die Durchsetzungsmaßnahmen auf der Ebene des Bundes und der Länder stärker miteinander abzustimmen und Schwerpunkte unter Berücksichtigung der deutschen Gegebenheiten festzusetzen.

Als geeignetes Mittel dazu wird ein Nationaler Verkehrsüberwachungsplan und die Vornahme einer Koordinierung zentraler Punkte der Verkehrsüberwachung und der Positionierung Deutschlands in europäischen Angelegenheiten der Verkehrsüberwachung angesehen. Dabei soll sich der Nationale Verkehrsüberwachungsplan zunächst auf die Maßnahmenfelder mit den höchsten Sicherheitspotenzialen beschränken.

4. Flankierend hierzu bedarf es einer differenzierten Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen. Von Ausnahmen abgesehen wurden diese zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst. Seither haben die Bußgelder ihre Abschreckungswirkung zum Teil eingebüßt. Im Zuge der Euro-Umstellung kam es sogar vereinzelt zu Absenkungen der Verwarnungsgelder. Insbesondere Verwarnungsgelder werden zunehmend bewusst in Kauf genommen. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen entsteht bisweilen der Eindruck, dass sich Autofahrer "an die Bußgeldgrenze heranfahren".
5. Die beabsichtigte EU-weite Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten wird erst ab einem Betrag von 70 Euro zu einer Vollstreckung von Bußgeldern in anderen Staaten führen. Angesichts der vergleichsweise niedrigen Verwarnungs- und Bußgelder in Deutschland werden ausländische Verkehrsteilnehmer also vielfach nicht damit rechnen müssen, dass die in Deutschland begangenen Verkehrsverstöße in ihren Heimatländern geahndet werden.
6. Daneben ist auch eine Verstärkung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit, auch im Sinne von Maßnahmen im Straßenraum, nötig. Die Gebietskörperschaften sollten die Einnahmen aus Verkehrsordnungswidrigkeiten zu erheblichen Teilen für die Verkehrssicherheit ausgeben.
7. Die Bundesregierung wird gebeten, die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der für die Änderung der Bußgeldvorschriften erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere durch Überarbeitung der Bußgeldobergrenzen für Verkehrsordnungswidrigkeiten im Allgemeinen und Promille- und Drogen-

verstöße im Besonderen, nunmehr in eine konkrete Gesetzesinitiative zu überführen.

- II. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Innenministerkonferenz, sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Beschlussfassung beider Konferenzen im Frühjahr 2007 mit dieser Position der Verkehrsministerkonferenz zu befassen und ggf. Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu übermitteln.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 2.2 der Tagesordnung:

Novellierung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots für Lkw (§ 30 Abs. 3 StVO)

Die Verkehrsministerkonferenz hält eine erneute Befassung mit der Praxis zu § 30 Abs. 3 StVO und der dazugehörigen VwV-StVO für geboten.

Das Land Niedersachsen wird gebeten, zu Beratungen der Länder hierzu einzuladen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 2.3 der Tagesordnung:

Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen

Nordrhein-Westfalen wird gebeten, eine hochrangige Arbeitsgruppe einzuladen, die die Gesamtproblematik der Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen unter Einbeziehung auch eines generellen Lkw-Überholverbotes aufarbeiten und der Verkehrsministerkonferenz zur nächsten Sitzung einen Bericht erstatten soll.



Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 3.1 der Tagesordnung:

Fahrpreiserhöhung, Antrag der DB AG

Die DB AG berichtet zur Frage der von ihr beantragten Fahrpreiserhöhungen im Schienenpersonennahverkehr.

Hessen und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weisen darauf hin, dass entsprechend der geltenden Rechtslage die Fahrpreiserhöhungen bis zum Fristablauf am 28. November 2006 formal genehmigt werden müssen.

Die Verkehrsministerkonferenz hält die beantragten Fahrpreiserhöhungen für nicht nachvollziehbar. Sie bedauert, dass die geltende Rechtslage es den Ländern nicht gestattet, sich mit den Fahrpreiserhöhungen inhaltlich zu befassen bzw. die Tarifierhöhungen zu verhindern.

Die Aussprache ergibt, dass anlässlich des im Bundesratsverfahren befindlichen Gesetzesantrags Hessens zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (BR-Drucksache 818/06) auch weitere Änderungen zu den Tarifgenehmigungsverfahren zu prüfen sind, mit dem Ziel, eine inhaltliche Prüfung der Tarifanträge zu ermöglichen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 3.2 der Tagesordnung:

Privatisierung der DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass aus Ländersicht bei der Erarbeitung des Privatisierungsgesetzes maßgeblich zu berücksichtigen sind:
  - die Sicherstellung von Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes auch in der Fläche,
  - der Ausschluss eines nachteiligen Einflusses des Kapitalmarkts auf Schieneninfrastruktur und Verkehrsangebot,
  - die Gewährleistung der erforderlichen verkehrspolitischen Einflussnahmemöglichkeiten
  - und die Vermeidung einer stärkeren Belastung der Länderhaushalte.
  
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass den Ländern nicht die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden, um eine sachgerechte Modelldiskussion führen zu können. Wesentliche Fragen, die schon im Beschluss vom 16./17. Mai 2006 als klärungsbedürftig gekennzeichnet wurden, sind zudem noch nicht zufrieden stellend beantwortet worden. Hierzu zählen die Zuordnung der Bahnimmobilien und der tatsächliche Wert und Zustand des Anlagevermögens, also insbesondere des Schienennetzes und der Verkehrsstationen. Ohne eine objektive und detaillierte, regional gegliederte Ermittlung des Ist-Zustands des Schienennetzes kann weder die Kapitalmarktfähigkeit zuverlässig beurteilt werden, noch können die Pflichten einer Leistungs- und Finanzierungs-

vereinbarung im Hinblick auf die zu gewährleistende Qualität der Infrastruktur konkret festgelegt werden. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist hierfür die Einrichtung eines Kontrollsystems für das Schienennetz beim Eisenbahnbundesamt erforderlich.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt ferner fest, dass die Länderinteressen in keinem Privatisierungsmodell gewahrt werden können, das Entscheidungen über Bestand, Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur ausschließlich in die Verantwortung einer börsennotierten DB AG stellt. Sie begrüßt daher grundsätzlich die Entscheidung der Bundesregierung, das Schienennetz dem Eigentum des Bundes zuzuführen und erwartet, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von 2,5 Mrd. € leistet.

Darüber hinaus fordert sie die Bundesregierung aber auf, bei der Erarbeitung des Entwurfs für ein Privatisierungsgesetz sicherzustellen, dass Entscheidungen über Investitionen in die Schieneninfrastruktur nicht ausschließlich unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten getroffen werden, sondern Bund und Länder angesichts des Daseinsvorsorgecharakters des Netzes weiterhin die Möglichkeit haben, verkehrspolitische Ziele durchzusetzen.

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht der Bundesregierung, zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und zur Stärkung des intramodalen Wettbewerbs die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur fortzuentwickeln. Hierbei sollte nach Überzeugung der Verkehrsministerkonferenz auch eine ex ante-Regulierung der Trassen- und Stationspreise eingeführt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz ist ferner der Auffassung, dass es den Ländern ermöglicht werden sollte, nach ihrer Wahl regionale Schieneninfrastruktur, die zumindest weit überwiegend durch den SPNV genutzt wird, auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung, die auch eine angemessene Mittelausstattung regelt, zur Bewirtschaftung zu übernehmen.

Sie bittet daher die Bundesregierung zu veranlassen, dass die zur Regionalisierung von Schieneninfrastruktur eingerichtete Bund-Länder-Arbeitsgruppe ihre Arbeit aufnimmt

und auf Grundlage der vorgelegten Länderposition die erforderlichen Regelungen konkretisiert.

Durch das Privatisierungsgesetz muss nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz gewährleistet werden, dass ein angemessener Anteil der Bestandsnetzmittel in die Ertüchtigung regionaler Infrastruktur fließt, unabhängig davon, welches Verkehrsunternehmen eine bestimmte Strecke bedient.

Sofern das wirtschaftliche Eigentum an der Infrastruktur letztlich bei der DB AG verbleibt, ist selbstverständlich auch deren Verpflichtung zur Leistung eines Eigenmittelanteils an den Investitionen festzuschreiben.

Alle wesentlichen Prinzipien einschließlich der Eckpunkte der mit der DB AG abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung müssen nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz im Privatisierungsgesetz verankert werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz wiederholt ihre Bitte an die Bundesregierung, die Länder im Vorfeld der erforderlichen Bundesratsbeteiligung in die Entscheidungsfindung einzubeziehen und sie dazu zeitnah und umfassend zu informieren.



Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 3.3 der Tagesordnung:

Regionalisierungsmittel

Der Vorsitzende des Arbeitskreises "Bahnpolitik" berichtet.

Eine Aussprache findet statt; Beschlüsse werden nicht gefasst.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 3.4 der Tagesordnung:

Reduzierung des Lärms durch Güterverkehr auf der Schiene

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel, den Güterverkehr auf der Schiene weiter zu stärken. Insbesondere im Vergleich zum Güterverkehr auf der Straße ist die Schiene ein umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger. Mehr Schienengüterverkehr wird insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken aber nur dann akzeptiert werden, wenn die Schiene gleichzeitig leiser wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt daher, dass die Bundesregierung im Haushalt 2006 die Mittel für das Programm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen von 51 Mio. Euro auf 76 Mio. Euro aufgestockt hat. Sie bittet die Bundesregierung, das Programm auch über das Jahr 2006 hinaus fortzuführen.
3. Angesichts der derzeit deutlich wachsenden Schienengüterverkehre und der vielfach bestehenden erheblichen Belastungen reichen die bisherigen Anstrengungen zur Lärm-minderung an bestehenden Schienenwegen auch im Vergleich zum Verkehrsträger Straße allerdings noch nicht aus. Neben der Fortführung der Lärmsanierung mit aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Bekämpfung des Lärms an der Quelle - insbesondere durch eine andere Bremstechnik - ein entscheidender Ansatzpunkt. Eine Bekämpfung des Lärms an der Quelle schafft im Übrigen Erleichterungen an allen Schienengüterverkehrsstrecken.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung daher, ein Sonderprogramm zur finanziellen Unterstützung einer schnelleren Umrüstung vorhandener, in Deutsch-

land zugelassener Güterwagen auf lärmindernde Verbundstoff-Bremsen aufzulegen. Um in einem Zeitraum von weniger als zehn Jahren den vorhandenen Bestand an lauten Güterwagen umzurüsten, sollten dazu jährlich 60 Mio. Euro bereitgestellt werden. Das Sonderprogramm ist wettbewerbsneutral und diskriminierungsfrei auszugestalten.

4. Darüber hinaus sollte das bestehende Lärmsanierungsprogramm zur Erprobung effizienter und kostengünstiger Lärminderungstechnologien, beispielsweise von Dämpfungselementen am Oberbau und den Gleisen geöffnet werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund als Eigentümer, die DB Netz AG mit einer Prüfung zu beauftragen, ob und in welcher Weise auf der Grundlage des § 21 Abs. 2 Satz 1 Eisenbahninfrastrukturbenutzungs-Verordnung (EIBV) ein verwaltungseinfaches System zur Berücksichtigung der umweltbezogenen Auswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Gestaltung der Trassenpreise geschaffen werden kann. Ziel ist es, mit höheren Trassenpreisen für laute Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Anreiz zur schnelleren Umrüstung alter Güterwagen zu schaffen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, bei der Europäischen Kommission darauf zu hinzuwirken, dass auch auf europäischer Ebene Anstrengungen für eine möglichst schnelle Umrüstung aller in Europa verkehrenden Güterwagen unternommen werden.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Land Rheinland-Pfalz, eine entsprechende Bundesrats-Initiative zu ergreifen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Raumordnerische Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt grundsätzlich mit der Ministerkonferenz für Raumordnung darin überein, dass der an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientierten Sichtweise der DB AG eine gesamtwirtschaftliche und strukturpolitische Verantwortung gegenüberzustellen ist.
2. Auch nach Einschätzung der Verkehrsministerkonferenz sind eine zügige Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und die Beseitigung der Defizite bei den innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verbindungen geboten. Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wird die Verkehrsministerkonferenz daher weiterhin auf die Umsetzung dieser Maßnahmen hinwirken.
3. Die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung zu übermitteln.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Fortschreibung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm  
in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)  
(Vereinfachtes Verfahren zur Schall 03)

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die erzielten Fortschritte bei der Novellierung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm in der Verkehrslärmschutzverordnung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, bei der Erarbeitung einer Änderungsverordnung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die aktuellen Erkenntnisse zum Einfluss des Schienenzustandes auf die Lärmemissionen der Eisenbahn einerseits und Aspekte der Finanzierbarkeit des Verkehrswegebbaus andererseits miteinander in Einklang zu bringen, sowie möglichst vereinfachte Berechnungsverfahren für eine behördliche Plausibilitätskontrolle vorzusehen.
3. Die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss der Umweltministerkonferenz zu übermitteln.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Änderung des § 16 Abs. 1 AEG mit dem Ziel der Aufhebung der Ausgleichspflichten für auferlegte Kindergeldzuschläge und Ruhegehälter

1. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich dafür aus, die Auferlegung zusätzlicher Kindergeldzuschläge, Ruhegehälter und Renten für Eisenbahnen durch eine Änderung des § 16 Abs. 1 AEG aufzuheben.

Hierzu soll § 16 Abs. 1 AEG um folgende Sätze ergänzt werden:

"Die zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Gesetzes bestehenden Verpflichtungen zur Zahlung zusätzlicher Kindergeldzuschläge und zum Abschluss zusätzlicher Ruhegehaltsansprüche und Rentenansprüche treten zum 1. Januar 2007 außer Kraft. Den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, für deren Arbeitnehmer bis zum 31. Dezember 2006 aufgrund einer Auferlegung eine Zusatzversorgung begründet wurde oder die bis zu diesem Zeitpunkt aufgrund einer Auferlegung Kindergeldzuschläge erhalten haben, werden für die bis zu diesem Zeitpunkt eingestellten und anspruchsberechtigten Arbeitnehmer unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nr. 1 und 2 weiter Ausgleichszahlungen geleistet."

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Bereitschaft des Landes Baden-Württemberg, die erforderliche Gesetzesänderung durch eine Bundesratsinitiative in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Bundesratsinitiative zu unterstützen.

Begründung:

§ 16 AEG sieht eine Ausgleichspflicht der Länder und des Bundes vor für:

1. Aufwendungen der Bahnen für den Betrieb und die Unterhaltung höhengleicher Kreuzungen, sofern sie für mehr als 50 % der Aufwendungen aufkommen müssen und
2. auferlegte Ruhegehälter und Renten, sowie auferlegte Kindergeldzuschläge die die Eisenbahnen zu tragen haben und die anderen Verkehrsträgern nicht erwachsen.

Während der Ausgleich zu Ziffer 1 unstrittig und wohl auch gerechtfertigt ist - die Eisenbahn trägt die Lasten aus der Kreuzung mit dem Verkehrsträger Straße, während dieser die Kreuzung kostenfrei nutzen kann -, ist der Ausgleich für Renten und Ruhegehälter nicht mehr zeitgemäß.

Die Auferlegung der beamtenrechtlichen Besoldung und Versorgung bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erfolgte zumeist in den vor 1945 erteilten Konzessionen. Neuen, nach Inkrafttreten des alten AEG konzessionierten NE wurde diese Versorgung in der Regel nicht mehr auferlegt. Allerdings gilt die o. g. Verpflichtung Kraft Gewohnheitsrecht für die vor Inkrafttreten des alten AEG bestehenden NE fort und gilt dabei auch für neu eingestelltes Personal, sofern eine förmliche Entpflichtung der NE nicht erfolgte. Eine förmliche Entpflichtung kann nur kraft Gesetz oder Verwaltungsakt seitens des seinerzeit verpflichtenden Landes erfolgen.

Zwischenzeitlich sind alle NE tarifvertragliche Verpflichtungen eingegangen, wonach die Beschäftigten, unabhängig vom Vorliegen einer von der Konzessionsbehörde auferlegten bzw. Kraft Gewohnheitsrecht geltenden Verpflichtung, der Pensionskasse oder der Zusatzversorgungskasse (bei kommunalen Gesellschaften) und dementsprechend der beamtenähnlichen Versorgung zuzuführen sind. Hieraus leiten Arbeitgeberverband, Pensionskasse und Gewerkschaften den Anspruch ab, dass die Ausgleichspflicht auch weiterhin bestehen bleiben müsse.

Die tarifvertragliche Verpflichtung ist aber eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen den Tarifpartnern und daher nicht einer die Ausgleichspflicht nach § 16 AEG auslösenden Verpflichtung gleichzusetzen. Insoweit kann der Argumentation der Gewerkschaften, des Arbeitgeberverbandes und der Pensionskasse nicht gefolgt werden.

In Folge der Bahnreform hat sich die Tätigkeit der NE stark ausgeweitet, mit der Folge, dass in nicht unerheblichem Maße Personal eingestellt wurde, für das die Länder Ausgleichsleistungen zahlen. Damit werden die Landeshaushalte zunehmend belastet.

Auch unter Wettbewerbsaspekten ist eine Beibehaltung der Ausgleichspflicht kritisch zu sehen. So sind Eisenbahnen und Straßenbahnen gleichermaßen tarifvertraglich verpflichtet, die Beschäftigten in der Pensionskasse/Zusatzversorgungskasse zu versichern, ein Ausgleich dafür wird aber nur den Eisenbahnen gewährt, obwohl diese u. U. gleichzeitig Straßenbahnen betreiben. Auch stehen ausgleichsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb mit solchen, die keine Ausgleichsleistungen erhalten, ihre Beschäftigten aber aufgrund tarifvertraglicher Regelungen dennoch gleich versichern müssen.

Die ausgleichsberechtigten Eisenbahnunternehmen haben somit im Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen einen Wettbewerbsvorteil: soweit andere Verkehrsunternehmen demselben Tarifvertrag unterfallen, müssen diese die Kosten für die Zusatzversorgung selbst tragen; soweit sie keine Zusatzversorgung anbieten, haben sie Nachteile bei der Anwerbung von qualifiziertem Personal.

Ein Festhalten an der Auferlegung ist daher nicht mehr gerechtfertigt. Es wird vorgeschlagen, durch eine Gesetzesänderung allgemein die Entpflichtung auszusprechen. Nur kann so eine bundeseinheitliche Regelung gewährleistet werden. Eine derartige Entpflichtung kann jedoch nur unter Wahrung des Besitzstandes, also ex nunc, ausgesprochen werden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Verschiedenes -

Wahl des Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz und seines Stellvertreters für die neue Amtsperiode (1.1.2007 bis 31.12.2008)

Die Verkehrsministerkonferenz wählt auf der Grundlage ihrer Beschlüsse vom 8./9. Juli 1989 in Bremen und 10./11. Oktober 2001 in Dresden für die neue Amtsperiode vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2008

Minister Dr. Karl-Heinz Daehre

(Sachsen-Anhalt)

zu ihrem Vorsitzenden und

Minister Andreas Trautvetter

(Thüringen)

zu ihrem stellvertretenden Vorsitzenden.



Verkehrsministerkonferenz  
am 22./23. November 2006  
in Berlin

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Verschiedenes - Termine

Folgende Termine werden bekannt gegeben und bestätigt:

VMK Frühjahr 2007:

18./19. April 2007 (in Wernigerode/Sachsen-Anhalt)

vorbereitende GKVS:

21./22. März 2007

VMK Herbst 2007:

9./10. Oktober 2007 (in Schleswig-Holstein)

vorbereitende GKVS:

12./13. September 2007