

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel**

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 2 der Tagesordnung:

Genehmigung der Tagesordnung, Blockabstimmung

Die Verkehrsministerkonferenz genehmigt die Tagesordnung.

Sie beschließt, die folgenden Tagesordnungspunkte im Block abzustimmen:

- 4.1 Organisatorische Bündelung der deutschen Aktivitäten bei der "Galileo"-Anwendung; Umsetzung der nationalen Förderstrategie "Galileo"-Anwendung

- 9.3 Fahrgastrechte im Öffentlichen Personenverkehr

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht aus der Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Rheinland-Pfalz zur Umsetzung der Nationalen Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass sich der langjährig abnehmende Trend bei der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten auch im Jahr 2007 fortgesetzt hat. Die nach dem 1. Halbjahr 2007 zu erwartende negative Entwicklung ist daher nicht eingetreten. Gleichwohl gibt die steigende Zahl von Unfällen mit Personenschäden, darunter viele Schwerverletzte, sowie die insgesamt steigende Zahl der Unfälle Anlass zur Sorge.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt deshalb die von Seiten des Bundes im Rahmen der Nationalen Kampagne eingeleiteten Maßnahmen; sie hält darüber hinaus weitere Anstrengungen für dringend erforderlich. Sie bittet die Bundesregierung, über die in der Nationalen Kampagne vorgesehenen Maßnahmen hinaus unter anderem Folgendes in Erwägung zu ziehen:
 - noch stärkere Koordination der vielfältigen Aktivitäten der Verkehrssicherheits- und Präventionsarbeit durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung;
 - stärkere Nutzung der Potenziale der Verkehrsinfrastruktur; Ziel muss die Fehler verzeihende Straße sein;

- die Einrichtung der Institution "Unfallkommission" kann ein Ansatz sein. Die Aufnahme in die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO ist zu prüfen. Die Arbeit ist vor allem mit einer finanziellen Ausstattung durch zweckgebundene Haushaltsmittel zu unterstützen. Zudem führen zentrale Controllinginstrumente zu effektiven und koordinierten Maßnahmestrategien;
 - Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung muss intensiviert und verbessert werden. Schwerpunkte sind dabei insbesondere Kinder, junge Fahranfänger, begleitetes Fahren mit 17, Sicherheitstrainings und ältere Menschen im Verkehr;
 - Fortschritte in der Fahrzeugtechnik können in erheblichem Umfang zur Verkehrssicherheit beitragen, Fahrer-Assistenzsysteme in neuen Fahrzeugmodellen sowie die Möglichkeiten der eSafety sollten noch stärker als bislang forciert werden. Gegebenenfalls sind normative Regelungen zur Einführung von solchen Systemen auch in Lastkraftwagen zu schaffen;
 - die neuen Möglichkeiten der Telematik und speziell von zukünftig Galileo gestützten Systemen sollen intensiv geprüft und Modellvorhaben entwickelt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass an dem Ziel zur Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 festzuhalten ist. Langfristig gilt es, dem Denkansatz der Vision Zero als qualitatives Ziel in der Verkehrssicherheitsarbeit Geltung zu verschaffen.
 5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder weiter bei der Umsetzung der Nationalen Kampagne frühzeitig und konkret zu beteiligen. Nur durch ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen aller in der Verkehrssicherheit beteiligten Behörden und Institutionen können weitere Erfolge in der Verkehrssicherheit erzielt werden.
 6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, unter Berücksichtigung dieser Aspekte über die Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Herbstsitzung der Verkehrsministerkonferenz 2008 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Organisatorische Bündelung der deutschen Aktivitäten bei der "Galileo"-Anwendung;
Umsetzung der nationalen Förderstrategie "Galileo"-Anwendung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, in der Herbstsitzung 2009 der Verkehrsministerkonferenz erneut zu berichten. Hierzu werden die Länder den Bund zu einem von ihm festzulegenden Termin über ihre aktuellen Anwendungen informieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Förderung der Verkehrstelematik im Rahmen des Programms für Transeuropäische Netze 2007 - 2013

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis und bittet zur Herbstsitzung 2009 um eine Berichterstattung zu den aus deutscher Sicht notwendigen Schwerpunktsetzungen für die zweite Fördertranche ab dem Jahr 2010.
2. Die Länder werden unter Federführung des Landes Rheinland-Pfalz ergänzend über den Stand der Umsetzung von "Easy Way" berichten und ihre Vorstellungen zur zweiten Fördertranche ab 2010 darstellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Masterplan Güterverkehr und Logistik

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik mit einem Maßnahmenkatalog zur Sicherung von Mobilität und Wirtschaftswachstum vorgelegt hat, der insbesondere auch den zusätzlichen Investitionsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur aufzeigt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass sich die zugesagte Länderbeteiligung auf hochrangiger Ebene noch vor der abschließenden Kabinettsberatung jetzt anschließt, damit notwendige Änderungen und Ergänzungen noch berücksichtigt werden können. Die Länder werden in der Folge den Prozess der Konkretisierung des Masterplans begleiten und sich auf der Herbsttagung 2008 der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der näheren Ausführungen mit dem Bund beraten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass Mehreinnahmen aus der Maut unter Einhaltung des Harmonisierungsversprechens in vollem Umfang in die Verkehrsinfrastruktur fließen.
4. Angesichts der Wichtigkeit und Dringlichkeit einer Richtungsentscheidung des Bundes im Hinblick auf die drängenden Probleme der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur - als zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands im Zusammenhang mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik -

bittet die Verkehrsministerkonferenz die Ministerpräsidentenkonferenz, das Thema "Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur" möglichst in der nächsten Sitzung zu behandeln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 6 der Tagesordnung:

Liberalisierung bilateraler Luftverkehrsabkommen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Regionen innerhalb der EU

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, beginnend in der Frühjahrskonferenz 2009 eine jährliche Fortschreibung vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 7 der Tagesordnung:

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

Es findet eine Aussprache statt.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 8.1 der Tagesordnung:

Gefahrguttransporte durch Tunnel

- a) Nutzung von Tunneln durch kennzeichnungspflichtige Gefahrguttransporte
- b) Stand des Forschungsvorhabens "Verfahren zur Kategorisierung von Straßentunneln gemäß ADR 2007"

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Zwischenberichte des Freistaats Thüringen zu Buchstabe a und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu Buchstabe b zur Kenntnis. Auf der Grundlage des jeweils dargestellten weiteren Vorgehens wird um erneute Berichterstattungen im Rahmen der Herbstsitzung der Verkehrsministerkonferenz 2008 gebeten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 8.2 der Tagesordnung:

Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, gemeinsam mit dem BLFA-StVO eine Änderung des § 18 StVO im Sinne des vorgelegten Berichts zu erarbeiten und diese Änderung bei der derzeit laufenden StVO-Änderung zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird darum gebeten, auch die Aufnahme von "Starkregen" als extreme Wetterlage zu prüfen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 8.3 der Tagesordnung:

Meinungsbildung zum inhaltlichen Konzept eines Umweltgesetzbuchs

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, den Gesetzentwurf UGB I "Allgemeine Vorschriften und vorhabenbezogenes Umweltrecht" in der derzeit als Referentenentwurf - Stand 19. November 2007 - vorliegenden Fassung nicht in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen, weil die dort vorgesehenen Regelungen im Widerspruch zu den Beschlüssen des Deutschen Bundestages und des Bundesrates (vgl. BT-Drucksache 16/3158 und BR-Drucksache 764/06 (Beschluss)) zur Beschleunigung von Zulassungsverfahren für Infrastrukturmaßnahmen stehen.
2. Sollte dieser Bitte nicht entsprochen werden, bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung hilfsweise:
 - a) die Regelung des § 49 Abs. 1 Nr. 2 UGB I zu streichen, durch die das Verfahren der integrierten Vorhabengenehmigung auf alle nach Bundes- oder Landesrecht UVP-pflichtigen Vorhaben erstreckt wird und stattdessen auf die in der IVU-Richtlinie 96/11/EG genannten Industrie- und Gewerbevorhaben zu beschränken, und
 - b) sicherzustellen, dass Zulassungsverfahren für Verkehrswege nach Bundes- und Landesrecht nicht von den Regelungen der integrierten Vorhabengenehmigung im UGB I erfasst werden und dazu ausdrücklich neben den bereits erwähnten Flugplätzen auch öffentliche Verkehrswege in die Aufzählung von Ausschlussstatbeständen nach § 49 Abs. 2 Nr. 1 - 4 UGB I aufzunehmen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die im Referentenentwurf des UGB III - Stand 19. November 2007 - vorgesehenen Änderungen des Bundesnaturschutzrechts ab, da der Entwurf die mit dem UGB-Projekt verbundenen Chancen zur Harmonisierung und Verbesserung der Vollzugstauglichkeit des Naturschutzrechts vergibt und stattdessen durch eine Vielzahl an Detailänderungen neuerliche Rechtsunsicherheiten schaffen wird. Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes vom 25. März 2002, BGBl. I S. 1193, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 12. Dezember 2007, BGBl. I S. 2873, sind deshalb allenfalls im Verhältnis 1:1 in das UGB III "Naturschutz" zu übertragen.

Begründung:

Zu 1.:

Der Deutsche Bundestag und der Bundesrat haben sich in den zitierten Beschlüssen dafür ausgesprochen, die im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz vom 9. Dezember 2006, BGBl. I S. 2833, enthaltenen beschleunigenden Maßnahmen auf den gesamten Bereich der Planfeststellungsverfahren auszudehnen. Dies soll in der Weise geschehen, dass die beschleunigenden Maßnahmen in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder verankert werden. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit den Zielen des Bürokratieabbaus, weil alle Zulassungsverfahren von den beschleunigenden Maßnahmen profitieren und Rechtszersplitterungen vermieden werden. Eine Änderung der landesrechtlichen Fachplanungsgesetze wäre (weitgehend) entbehrlich. Im Gegensatz zur Intention des Deutschen Bundestages und des Bundesrates schafft der vorliegende Gesetzentwurf des UGB I "Allgemeine Vorschriften und Vorhabenbezogenes Umweltrecht" zusätzliches, im Einzelnen hinter den beschleunigenden Instrumenten des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz zurückbleibendes Verfahrensrecht (z. B. bei den Voraussetzungen für den Entfall des Erörterungstermins (§ 94 Abs. 2 UGB I)), das zu einer Vermehrung des Normenbestands und zu komplexeren Genehmigungsverfahren führt. Die darüber hinaus vorgesehene Einführung neuer Begriffe würde dazu führen, dass auf gefestigte Rechtsprechung nicht mehr zugegriffen werden könnte. Die Folge wäre eine erhebliche Rechtsunsicherheit im Vollzug, die zur Hemmnis von Investitionen führen würde. Für die Planfeststellung von öffentlichen Straßen kann die vorgesehene Einführung der integrierten Vorhabengenehmigung z. B. dazu führen, dass neben dem Verwaltungsverfahrenrecht und den Anforderungen des UVPG für die von der Planfeststellungsbehörde mit zu erteilende wasserrechtliche Erlaubnis für Gewässerbenutzungen die abweichenden Verfahrens- und UVP-Regelungen des UGB I mit zu beachten sind. Zudem vergibt der Referentenentwurf die Chance, zu einer weiteren Vereinheitlichung und Vereinfachung des Verfahrensrechts und damit zur Verbesserung des Verwaltungsvollzugs beizutragen. Statt etwa für das Verfahren der planerischen integrierten Vorhabengenehmigung auf die bekannten und bewährten Bestimmungen des Planfeststellungsrechts in den Verwaltungsverfahrensgesetzen zu verweisen, schafft der Referentenentwurf ein neues Verwaltungsverfahren, das zu den fortbestehenden Verfahrensbestimmungen hinzutritt.

Zu 2.:

Nach der derzeitigen Fassung des Referentenentwurfs zum UGB I und der Vorhaben-

Verordnung ist die Einführung der integrierten Vorhabengenehmigung in dieser Legislaturperiode zunächst für Industrieanlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, bestimmte wasserwirtschaftliche Vorhaben und Abfalldeponien vorgesehen, nicht aber für Verkehrswege. Für diese wurden auf Grundlage des Koalitionsvertrags mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz vom 9. Dezember 2006, BGBl. I S. 2833, die bewährten Planungsinstrumente im Allgemeinen Eisenbahngesetz, im Bundesfernstraßengesetz, im Bundeswasserstraßengesetz, im Luftverkehrsgesetz und im Magnetschwebbahngesetz optimiert. Diese Planungsinstrumente stellen sicher, dass bei der Zulassung von Verkehrsprojekten die fachplanerischen Überlegungen mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt und nicht einseitig nach Umweltgesichtspunkten beurteilt werden. Der Referentenentwurf des UGB I stützt durch seine Grundsystematik sowie durch unzureichende Ausnahmeregelungen für den Verkehrswegebau die Besorgnis, dass die mit der integrierten Vorhabengenehmigung bezweckte Einführung einer "zentralen Umweltgenehmigung" in weiteren Schritten auch auf Infrastrukturmaßnahmen erstreckt wird.

Zu 2. Buchstabe a:

Der Referentenentwurf des UGB I knüpft die Anwendung des Zulassungsverfahrens der integrierten Vorhabengenehmigung in der Generalklausel des § 49 Abs. 1 Nr. 2 UGB I an die nach Bundes- oder Landesrecht begründete UVP-Pflicht des Vorhabens. Mit dem Verfahrensinstrument der Planfeststellung verfügen die Baulastträger für Verkehrswege demgegenüber bereits über ein verwaltungsbehördliches Zulassungsverfahren, das zur Anwendung kommt, wenn die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben ist. Die Einführung eines zusätzlichen Verfahrensinstruments ist unter dem Gesichtspunkt der Entbürokratisierung und Verwaltungseffizienz sachlich nicht geboten. Daher ist die Regelung des § 49 Abs. 1 Nr. 2 UGB I überflüssig und zu streichen; als Auffangtatbestand für die mit dem UGB I zu schaffende Nachfolgeregelungen zum Bundes-Immissionsschutzgesetz genügt vielmehr eine Anknüpfung an den Katalog der den Anforderungen der IVU-Richtlinie 96/61/EG unterliegenden technischen Anlagen.

Zu 2. Buchstabe b:

Zur Vermeidung überschießender Verfahrensrechtsetzung für öffentliche Verkehrswege muss in § 49 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 UGB I klargestellt werden, dass neben den dort bereits in § 49 Abs. 2 Nr. 2 UGB I vorgesehenen Flugplätzen auch alle anderen Verkehrswege nach Bundes- und Landesrecht vom Anwendungsbereich des UGB ausgenommen sind.

Zu 3.:

Die heutige Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes wurde in einem langjährigen Abstimmungsprozess mit der EU-Kommission den habitat- und artenschutzrechtlichen Anforderungen angepasst, die der Europäische Gerichtshof gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Urteil vom 10. Januar 2006, C 98/03, NuR 2006, S. 166 ff., benannt hat. Der Referentenentwurf des UGB III "Naturschutz" - Stand 19. November 2007 - enthält eine große Zahl in ihren Auswirkungen im Einzelnen kaum abzuschätzender Abweichungen von der geltenden Rechtslage (z. B. bei der Begriffsdefinition Europäischer Vogelschutzgebiete, die für den Regimewechsel nach Artikel 7 FFH-RL eine förmliche Unterschutzstellung im Gegensatz zu bisher ausreichenden bloßen förmlichen Festlegung der Vogelschutzgebiete erfordert, § 7 Abs. 1 Nr. 7 UGB III), welche die Vollzugspraxis belasten. Zudem werden durch veränderte Naturschutzanforderungen Planung und Unterhalt öffentlicher Verkehrswege erschwert (z. B. durch verschärfte Planungsdirektiven wie etwa zur Landschaftszerschneidung, § 1 Abs. 5 UGB III bzw. ein trotz § 4 FStrG eingeführtes Zulassungsverfahren auch für Eingriffe von Hoheitsträgern, § 17 Abs. 3 UGB III). Schließlich wird die mit einer Neuregelung des Naturschutzrechts eröffnete Chance für eine

systematische und anwenderfreundlichere Neufassung des Naturschutzrechts vergeben (z. B. beim Nebeneinander des Rechtsschutzes von Umweltschutzvereinigungen und Naturschutzverbänden oder bei den Begriffsdefinitionen geschützter Arten). Daher ist eine Überarbeitung der vorliegenden Fassung zumindest mit dem Ziel einer 1:1 Umsetzung des bisherigen Naturschutzrechts unumgänglich.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 8.4 der Tagesordnung:

Stellungnahme zur Novellierung des Allgemeinen Verwaltungsverfahrenrechts

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Bundesministerium des Innern zeitnah im Jahr 2008 einen Gesetzentwurf zur Änderung der §§ 72ff. VwVfG plant, der nach dem Stand der Abstimmung auf Fachebene (März 2008) vorsieht, einen Teil der beschleunigenden Regelungen aus dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz vom 9. Dezember 2006, BGBl. I S. 2833 in das allgemeine Verfahrensrecht zu übernehmen. Dazu gehört u. a. die Regelung über die Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereine und Vereinigungen (einschließlich Präklusion), der fakultative Erörterungstermin sowie die schon lange in den Fachplanungsgesetzen enthaltenen Regelungen über die Behördenpräklusion, die Plangenehmigung mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung und die Heilung von Verfahrensfehlern.
2. Der zu erwartende Gesetzentwurf bietet den Obersten Straßenbaubehörden der Länder die Chance, die Vorschläge der Expertengruppe "Planfeststellung und Umweltschutz", die im Positionspapier vom 7. November 2006 erläutert sind, weiter zu verfolgen. Danach sind im allgemeinen Verfahrensrecht zusätzlich u. a. folgende Regelungen vorzusehen: Die Benachrichtigung bei Änderung/Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses sowie die Konsequenzen aus der Versäumung der Äußerungsfrist, der Wegfall des "Ermittlungsauftrags" bei den nicht ortsansässig Betroffenen (Ausmärker) und die 10-jährige Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen, ggf. ohne Verlängerungsmöglichkeit um fünf Jahre (Kompromiss).

3. Zur Stärkung des Verwaltungsverfahrensgesetzes als wesentlicher Säule für den einheitlichen Vollzug des Planungsrechts sollten die Länder über die hierfür zuständigen Innenministerien die Durchführung von Bundesratsinitiativen prüfen. Dieser Weg wurde seinerzeit beim Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz durch die Bundesratsinitiative des Landes Hessen (BR-Drucksache 94/06) erfolgreich beschritten.
4. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, den Beschluss an die Innenministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 8.5 der Tagesordnung:

Föderalismusreform II;

Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen, Erörterung der Betroffenheit der Verkehrsressorts der Länder und einer etwaigen Stellungnahme; darunter zum Abstufungskonzept für die Bundesstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises "Straßenbaupolitik" über die nach aktuellem Erkenntnisstand im Rahmen der Föderalismusreform II entstehende Betroffenheit der Verkehrsressorts zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, die Ministerpräsidentenkonferenz auf der Basis des Berichtes¹ zu informieren.

¹ siehe Anlage zu TOP 8.5

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 9.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt erneut ihre zuletzt mit einstimmigem Beschluss vom 25. September 2007 aufgestellten Anforderungen an eine Privatisierung der DB AG. Unabhängig von jedem Privatisierungsmodell ist die Qualität des Netzes gerade auch in der Fläche dauerhaft zu sichern und zu verbessern. Dabei sind die Anforderungen der Länder in ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Beschluss des Bundesrates vom 12. Oktober 2007 (vgl. BR-Drucksache 555/07 (Beschluss)) und die dafür aufgezeigten konkreten Wege umzusetzen. Zudem weist das heutige System der Netzbewirtschaftung eine Reihe von Schwächen auf, die nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG zwingend zu beseitigen sind. Hierfür kann eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) eine gute Grundlage bilden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass es grundsätzlich Aufgabe des Bundes ist, die Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Eine Richtungsentscheidung wie die Umstrukturierung und Teilprivatisierung des DB Konzerns darf keinesfalls ohne die Beteiligung des Deutschen Bundestages und des Bundesrates getroffen werden. Wesentliche Entscheidungen sind vom Gesetzgeber zu treffen. Als Besteller des Nahverkehrs sind die Länder in jedem Fall betroffen und in die Entscheidung einzubeziehen. Das betrifft, nicht zuletzt wegen des erheblichen finanziellen Beitrages der Länder in die Infrastruktur der bundeseigenen Unternehmen, auch den Regelungsgehalt einer LuFV.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund ferner auf, seiner Gemeinwohlverpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes auch hinsichtlich der Fernverkehrsangebote gerecht zu werden. Insbesondere erwarten die Länder, dass der Bund Mindestfernverkehrsangebote garantiert, damit auch im Falle einer Teilprivatisierung keine Nachteile für die Länder durch eine etwaige Einstellung von Fernverkehrsangeboten entstehen können.
4. Die Schieneninfrastruktur ist unstreitig unterfinanziert. Die Erlöse einer Teilprivatisierung der Transport- und Logistiksparte sind daher in das deutsche Schienennetz zu investieren, um bestehende Engpässe zu beseitigen und das Netz für die Zukunft leistungsfähig zu machen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland, schnellstmöglich ein Gesetz über Erhaltung und Ausbau der Schienenwege und zur Sicherung des Fernverkehrs in den Bundesrat einzubringen, das der gemeinsamen Haltung der Länder Rechnung trägt, wie sie im Beschluss des Bundesrates vom 12. Oktober 2007 (vgl. BR-Drucksache 555/07 (Beschluss)) zum Ausdruck gekommen ist.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz umgehend den aktuellen Entwurf der LuFV zu übermitteln. Das Vorsitzland wird gebeten, diesen unter Beteiligung der VMK-Arbeitsgruppe "Bahnprivatisierung" hinsichtlich der Erfüllung der Länderanforderungen zu prüfen, eine angepasste Fassung zu erstellen und diese als Vorschlag in zeitlichem Zusammenhang mit der Gesetzesvorlage dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuzuleiten.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, einen aussagekräftigen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht, der nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Frühjahr 2008 vorliegen sollte, schnellstmöglich zur Verfügung zu stellen; in jedem Fall aber bevor endgültige Entscheidungen über die Privatisierung getroffen werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss mit der Bitte um Unterstützung auch der Finanzministerkonferenz, der Wirtschaftsministerkonferenz, der Innenministerkonferenz, der Ministerkonferenz für Raumordnung und der Justizministerkonferenz zugänglich zu machen.

Begründung:

Die Verkehrsministerkonferenz hat in zahlreichen Beschlüssen die aus Ländersicht zu beachtenden Anforderungen an eine Teilprivatisierung herausgestellt. Dazu zählen unter anderem stärkere Mitspracherechte beim Einsatz der Neu- und Ausbaumitteln, die langfristige Absicherung der hierfür bereitzustellenden Bundesmittel, präziserte und erweiterte strecken- bzw. regionalnetzbezogene Qualitätsvorgaben und deren effektive Sanktionierung, eine Begrenzung der Trassenpreisssteigerung im Nahverkehr, die Übernahme von Verantwortung für das Fernverkehrsangebot durch den Bund, eine Option auf Regionalisierung der Schieneninfrastruktur, einen verkehrspolitischen Einfluss auf Investitionsentscheidungen und diesbezügliche Unabhängigkeit von den Interessen der konzerneigenen Verkehrsunternehmen, eine Stärkung der Bundesnetzagentur und die Aushändigung eines aussagekräftigen Netzzustandsberichts.

Diese Forderungen waren stets von konkreten Modellen unabhängig und behalten ihre Gültigkeit. Die weit überwiegende Mehrheit der Länderforderungen betrifft die Infrastruktur, und dabei vor allem auch Wege zur Verbesserung des Status Quo. Keines der diskutierten Modelle war oder ist in der Lage, die Zweifel im Hinblick auf die Sicherung der Netzqualität auch in der Fläche zu zerstreuen.

Eine Teilprivatisierung ohne Befassung des Bundesrates ist bereits vom Grundsatz her verfehlt, da die Verflechtungen zwischen den einzelnen Gesellschaften und der Einfluss Privater immer auch Auswirkungen auf die verfassungsrechtlich, den Ländern zugewiesenen Bereiche haben. Die besondere Betroffenheit und die Beteiligungsrechte der Länder bei allen Fragen des Eisenbahnwesens finden ihren Ausdruck insbesondere in Artikel 87e des Grundgesetzes. Diese Rechte hatte der Gesetzgeber im Zuge der Bahnreform auf Wunsch der Länder bekräftigt und gegen den Willen der Bundesregierung im Grundgesetz verankert. Sie dürfen heute nicht durch ein untergesetzliches Vorgehen des Bundes in elementaren Fragen der Eisenbahnen des Bundes in Frage gestellt werden.

Inbesondere im Hinblick auf die Qualität der Infrastruktur und die Sicherstellung des Fernverkehrsangebots birgt jede Privatisierung erhebliche Risiken, deren Beherrschung nur auf Grundlage eines Gesetzes möglich ist. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Bund zur Gewährleistung seines Gemeinwohlauftrags und dabei auch zur Beachtung der Länderinteressen ein geschärftes Rechtsinstrumentarium benötigt. Dies gilt für die Eisenbahninfrastruktur, aber auch für die Verkehrsangebote im Personenfernverkehr und im Güterverkehr. In beiden Bereichen bestehen bereits heute klare Regelungsdefizite, die es nun im Interesse des gesamten Eisenbahnwesens zu beseitigen gilt. Eine LuFV kann dabei ein sinnvolles Steuerungsinstrument sein. Der zuletzt übermittelte Entwurf ist jedoch in keinem Fall ausreichend, um die Qualität des Netzes in dem erforderlichen Maße abzusichern.

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich nie gegen eine Privatisierung des Fernverkehrs ausgesprochen. In der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der Fernverkehrssparte führt der Renditedruck der Investoren jedoch zu einer Lastenverschiebung auf die Länder, da unter anderem zu erwarten ist, dass mindestens 15 wichtige Großstädte und Oberzentren vom

Fernverkehr entkoppelt werden. Aus strukturpolitischen Gründen und im Interesse einer wirkungsvollen Versorgung aller Landesteile mit Fernverkehrsverbindungen im Sinne der Daseinsvorsorge muss daher die Privatisierung des Fernverkehrs mit einem Fernverkehrssicherstellungsgesetz flankiert werden. Jede Einstellung von Fernverkehrsverbindungen wirkt sich mittelbar zu Lasten der Länder als Nahverkehrsbesteller aus.

Da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in beiden Bereichen keine gesetzliche Regelung (mehr) vorsieht, ist für die Umsetzung der Länderforderungen die Einbringung einer Gesetzesvorlage über den Bundesrat erforderlich. Ein weiteres Abwarten ist angesichts des straffen Zeitplans des Bundes für die Teilprivatisierung nicht angezeigt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 9.2 der Tagesordnung:

Lärmschutz im Schienenverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund auf der Grundlage der Entscheidung des Bundesrates zur Reduzierung des Lärms durch Güterverkehr auf der Schiene vom 15. Dezember 2006 am 2. Februar 2007 ein "nationales Verkehrslärmschutzpaket" verkündet und dieses - was den Schienenverkehrslärm betrifft - am 30. November 2007 durch ein Aktions- und Pilotprogramm konkretisiert hat.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes über die zwischenzeitlich eingeleiteten Schritte und den Stand der Umsetzung des Programms zur Kenntnis. Sie begrüßt die Absicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ein emissionsabhängiges Trassenpreissystem zu entwickeln und umzusetzen. Um einen Anreiz zur schnellen Umrüstung Lärm verursachender Güterwagen auf lärmarme Technik zu schaffen, fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, die notwendigen Umsetzungsschritte rasch zu verwirklichen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit dem Programm im Interesse der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Bevölkerung erste konkrete Maßnahmen auf den Weg gebracht wurden. Sie bittet den Bund klarzustellen, dass im Rahmen des Programms auch innovative ortsfeste Techniken zur Lärmbekämpfung an der Quelle im Rahmen von Pilotprojekten erprobt werden können. Der Bund sollte diese Maßnahmen in seinem Programm berücksichtigen und entsprechende finanzielle Mittel im Rahmen der beschlossenen Haushaltsansätze des Lärmsanierungsprogramms bereitstellen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass auch auf europäischer Ebene die Absicht besteht, eine Initiative zur Lärmbekämpfung insbesondere der bestehenden Güterwagenflotte zu starten. Sie bittet den Bund, bei der EU-Kommission darauf hinzuwirken, dass diese im Rahmen ihrer Politikempfehlungen an die Mitgliedstaaten und in ihrer eigenen Lärmschutzpolitik die von deutscher Seite eingeleiteten Maßnahmen unterstützt und komplementäre Maßnahmen auf europäischer Ebene entwickelt. Dies schließt auch die Möglichkeit einer erleichterten Förderung der Umrüstung von Eisenbahnfahrzeugen auf lärmarme Techniken ein.
5. Die Verkehrsministerkonferenz verweist abermals auf die Notwendigkeit, eine Neubewertung des Schienenbonus im § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit der Menschen vorzunehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, eine eigene Evaluation der Lärmwirkungsforschung oder, soweit noch erforderlich, eine eigene Untersuchung durchzuführen, um auf einer solchen Grundlage beim zuständigen Ressort des Bundes eine entsprechende Initiative zur Änderung des geltenden Verordnungsrechts zu ergreifen.
6. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, im Sinne dieses Beschlusses, insbesondere im Hinblick auf eine Flexibilisierung, zur Herbstsitzung 2008 der Verkehrsministerkonferenz erneut zu berichten, darunter auch eine Darstellung der einschlägigen Forschungsergebnisse vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 9.3 der Tagesordnung:

Fahrgastrechte im Öffentlichen Personenverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass auf die Forderungen aus ihrem Beschluss "Fahrgastrechte im Öffentlichen Personenverkehr" vom 9./10. Oktober 2007 seitens des federführend zuständigen Bundesministeriums der Justiz nicht eingegangen wurde.
3. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz in der Herbstsitzung 2010 einen Erfahrungsbericht zur Einführungsphase der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu geben; sollte eine vorzeitige Anwendung der Verordnung im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Kraft gesetzt werden, in angemessenem Abstand dazu.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 9.4 der Tagesordnung:

Finanzierung der Infrastruktur öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE)
durch den Bund

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bundesgesetzliche Regelungen zur Finanzierung der NE-Infrastruktur fehlen. Artikel 87e des Grundgesetzes in Verbindung mit Artikel 30 des Grundgesetzes begründet weder eine Finanzierungszuständigkeit der Länder noch eine zwingende Unzuständigkeit des Bundes.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, dass Finanzierungsregelungen getroffen werden, die unabhängig von der Eigentümerschaft und der Nutzung - etwa als Schienengüterbahn - gelten. Sie erinnert daran, dass die Länder in großem Umfang mit eigenen Mitteln die Modernisierung von bundeseigener Infrastruktur (Strecken, Bahnhöfe) fördern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Finanzierung der Infrastruktur der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) bundesgesetzlich und mit Bundesmitteln zu prüfen. Der Bedarf wird zusätzlich auf jährlich mindestens 150 Mio. € geschätzt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den Arbeitskreis "Bahnpolitik", seinen Länderarbeitskreis "Eisen- und Bergbahnen (LAEB)" mit der Entwicklung eines Vorschlags für eine eigentümerunabhängige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zu befassen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2008
in Brüssel

Punkt 10.1 der Tagesordnung:

Termine

Folgende Termine werden bekannt gegeben und bestätigt:

Herbst 2008:

vorbereitende GKVS	10./11. September 2008 (Ort noch offen)
Verkehrsministerkonferenz	7./8. Oktober 2008 (in Dessau)



Anlage zu TOP 8.5

Länderstellungen zur Zukunft der Bundesfernstraßenverwaltung; Föderalismuskommission II

In der Sitzung am 5./6. März 2008 in Tangermünde hat die GKVS den Arbeitskreis Straßenbaupolitik unter TOP 5.8 beauftragt, der Verkehrsministerkonferenz einen Bericht über die nach dem aktuellen Erkenntnisstand im Rahmen der Föderalismusreform II entstehende Betroffenheit der Verkehrsressorts vorzulegen.

Nach dem Erkenntnisstand vom heutigen 8. April 2008 hat es in der Sache und den Positionen keine Änderungen zu dem Stand gegeben, der zur Sitzung der GKVS am 5./6. März 2008 erreicht war. Die Länder haben im Fachdiskurs 3 eine einheitliche Linie erarbeitet. Die Diskussion zwischen Bund und Ländern zum Fachdiskurs 3 hat stattgefunden, ohne dass die Verkehrsthemen vertieft diskutiert worden sind. Änderungen haben sich nicht ergeben. Nach dem Bundesministerium der Finanzen sollen die „Vorschläge“ des Bundes beibehalten werden.

Dabei handelt es sich um

- Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen
- Flexibilisierung der Bundesauftragsverwaltung durch sogenannte Öffnungsklauseln (Ergänzung Artikel 90 Abs. 4 GG)

- Uneingeschränkte konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für Bundesfernstraßen
- Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung
 - Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften
 - Allgemeines fachliches Weisungsrecht
- weitere Vorschläge.

Dazu im Einzelnen mehr:

Den Länderstellungen ist gemeinsam, dass die Darstellung auf Bundeseite als nicht objektiv angesehen wird. Lediglich die vermeintlichen Vorteile der vom Bund beabsichtigten Änderungen werden dargestellt. Nachteile werden keine genannt. Dies bleibt der Länderseite überlassen.

Einvernehmen besteht auf beiden Seiten, wenn dargestellt wird, dass die Mobilität und der reibungslose Verkehr für Deutschland als zentrale Drehscheibe auch in einem erweiterten Europa immer mehr an Bedeutung gewinnen. Da nur eine gute Verkehrsinfrastruktur volkswirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung sichert, ist es unstreitig erforderlich, gesamtwirtschaftliche Interessen und Prioritäten bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben im Bundesfernstraßenbereich zu berücksichtigen. Es ist auch keine neue Erkenntnis, dass die Verwaltungs- und vor allem die Finanzierungsstrukturen für die Bundesfernstraßen so auskömmlich und flexibel gestaltet werden müssen, dass sie sich an die sich ändernden Anforderungen anpassen können und zugleich langfristig tragfähig sind.

Der Bund bleibt dabei eine Präzisierung der von ihm gesehenen Hebung von Effizienzreserven im Verwaltungsvollzug schuldig.

Vorgeblich geht es ihm um

- Aufgabenwahrnehmung nach Zuständigkeit,
- Hebung von Effizienzreserven im Verwaltungsvollzug,
- Straffung von Entscheidungswesen,
- Erleichterung der Einbindung Privater in die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur,
- Schaffung von Kosten- und Leistungstransparenz,
- Anreize für wirtschaftliches Handeln für eine möglich kostengünstige Umsetzung und
- Besserung der bestehenden Systeme der Auftragsverwaltung

Das sind Themen, die erstens ständige Aufgaben sind und zweitens von allen Seiten permanent verfolgt werden.

Für die nunmehr vom Bund vorgeschlagenen Änderungen bleibt es unverständlich, dass im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen zwischen Bund und Ländern erörterungsbedürftige Themen, insbesondere für die Abstufung von Bundesfernstraßen durch die Verlagerung in die Föderalismuskommission II bisher der vorrangig gebotenen fachlichen Diskussion der Boden entzogen worden ist. Die fachliche Diskussion ist aber unabdingbar notwendig.

Im Wissen, dass das BMVBS bereits zur Abstufung über konkrete Unterlagen verfügt, worum es sich aus seiner Sicht handeln soll, sollte der Bund den Ländern unverzüglich seine Überlegungen zu einem Abstufungskonzept im Detail offenlegen.

Die Auftragsverwaltung hat nach überwiegender Meinung aller Fachleute aus Politik und Verwaltung ein äußerst leistungsfähiges Netz hervorgebracht und sich in Deutschland bewährt. Die enormen Leistungen im Fernstraßenbau seit 1949 sind das Ergebnis einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, die nicht gefährdet werden sollte.

Effizienzsteigerung ist dabei eine Daueraufgabe. Die erreichten Erfolge können durch die Ergebnisse der Kosten- und Leistungsrechnung belegt werden. Weitere Effizienzverbesserungen sind im Verwaltungsvollzug bei der Auftragsverwaltung ohne weiteres möglich, wenn der Bund sich auf seine Kernaufgaben konzentriert und die Wahrnehmungskompetenz ungeschmälert den Ländern überließe. Dann treten auch keine Doppelzuständigkeiten und –aufgaben auf. Bedauerlicherweise entspricht das nicht immer der Praxis.

Jüngsten Erkenntnissen aus der Kommissionsarbeit ist zu entnehmen, dass das System der Auftragsverwaltung als solches nicht oder nicht mehr zur Disposition steht. Dies ist zu begrüßen.

Im Hintergrund der Diskussion zur Föderalismusreform II wird jedoch – angetrieben von Bauindustrie und Bundesrechnungshof – im parlamentarischen Raum des Deutschen Bundestages die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen als solche dennoch immer wieder in Frage gestellt.

Die Diskussion zur Föderalismusreform II konzentriert sich in der Kommissionsarbeit auf einzelne Vorschläge.

Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen

Seite 5 von 11

Die Bundesregierung, die Fraktionen der SPD, der CDU/CSU und von Bündnis 90/DIE GRÜNEN schlagen vor, dass die Länder die nicht fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen in Straßen nach Landesrecht übernehmen. Hierzu sei ein zeitlich gestaffeltes Abstufungskonzept zu erarbeiten. Die CDU/CSU-Fraktion schlägt dazu gesondert vor, hierzu eine Bundes-Länder-Kommission auf Fachministerebene einzurichten und Untersuchungen des Bundes zur Fernverkehrsrelevanz der Bundesstraßen der weiteren Beratung zugrunde zu legen. Letzteres ist nicht die Haltung der Bundesregierung.

Nach dem aktuellen Stand geht es um etwa 20.000 km Bundesstraßen, für die sich nach Ansicht des Bundes seine Baulast im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG nicht begründen lässt.

Entschädigung des zukünftigen Trägers der Baulast ist dabei nicht vorgesehen (auch nicht für eine begrenzte Zeit wie in der Vergangenheit verschiedentlich zu vernehmen).

Die Länder lehnen eine Abstufung der Bundesstraßen in diesem Umfang ab. Eine Einigung im Rahmen der Föderalismusreform II ist nicht sinnvoll. Stattdessen müssten für eine derart tiefgreifende Neuordnung des Straßennetzes zunächst die Netzkriterien, die Kriterien für die Fernverkehrsrelevanz, Zeitpläne und finanzielle Rahmenbedingungen auf Fachebene verhandelt werden.

Von Länderseite wird darüber hinaus gefordert, dass, wenn es zur Abstufung auf der Basis der Föderalismuskommission II kommen sollte, eine vollständige finanzielle Kompensation auf Dauer für den Erhalt des übernommenen Straßennetzes sichergestellt sein muss.

Diese Kompensation muss ausschließlich und zweckgebunden für die abgestuften Bundesstraßen zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Absicht des Bundes handelt es sich um dem Grunde nach nicht nachvollziehbare Entlastungen des Bundes zu Lasten der Länder. Insgesamt kann es sich dabei um eine Größenordnung für die Länder von rd. 1 Mrd. € jährlich handeln.

Es kommt auch nicht darauf an, ob „Flächenländer, insbesondere mit einer geringen Bevölkerungsdichte die finanziellen Lasten durch Fernstraßenausbau und Unterhaltung nicht tragen könnten“. Alle Länder sind betroffen. Und alle Flächenländer haben Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte.

Flexibilisierung der Bundesauftragsverwaltung durch so genannte Öffnungsklausel (Ergänzung Art. 90 Abs. 4 GG)

Der Vorschlag der Bundesregierung und der SPD-Fraktion lautet:

Der Bund kann auch durch Bundesgesetz Bundesautobahnen, Bundesstraßen des Fernverkehrs oder Teile davon in bundeseigene Verwaltung übernehmen.

(Die CDU/CSU Fraktion begrüßt ein Initiativrecht des Bundes im Einzelfall, bindet dieses aber an das Einvernehmen des betroffenen Landes.)

Die Länder lehnen das ab.

Damit handelt es sich um eine Umkehr der bisherigen Regelung in Art. 90 Abs. 3 GG, die die Verwaltungshoheit der Länder respektiert: nur dann, wenn ein Land mit der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen

„überlastet“ sei, soll die Möglichkeit einer Übernahme in die bundeseigene Verwaltung auf Initiative des Landes bestehen.

Mit dem nunmehr vorliegenden Vorschlag des Bundes soll auch bei funktionierender Auftragsverwaltung in den Ländern dieser die Verwaltung der Bundesfernstraßen auf ihrem Gebiet – gegen ihren Willen – entzogen werden können.

Damit käme die Auftragsverwaltung in eine Situation einer Auftragsverwaltung „unter Widerrufsvorbehalt“.

Jede Infrastrukturplanung der Länder könnte durch – anderweitige – Bundesfernstraßenplanung in bundeseigener Verwaltung konterkariert werden.

Die vielseitigen Synergie- und Bündelungseffekte der Auftragsverwaltung bei der Betreuung der Netze in unterschiedlicher Baulast gingen verloren.

Wenn der Bund wie vorgeschlagen vorgehen kann, Netzteile in die eigene Verwaltung zu übernehmen und dazu eine eigene Verwaltung aufbaut bzw. die Aufgabe privaten Dritten überträgt, bliebe das Personal der Länder, das in der Auftragsverwaltung eingesetzt ist, ohne Aufgaben zurück. Gleichwohl müsste Personal mit identischer Aufgabe weiter vorgehalten werden, um die verbleibenden Teile des Bundesfernstraßennetzes sowie die Landesstraßennetze betreuen zu können.

Sollte die Diskussion darüber nicht an diesem Punkt beendet werden können, bliebe allenfalls als Minimalposition, dass für ein Herauslösen von Teilen des Bundesfernstraßennetzes aus der

Bundesauftragsverwaltung, das Einvernehmen des betroffenen Landes/der Länder erforderlich ist.

Seite 8 von 11

Uneingeschränkte konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für Bundesfernstraßen

Von Seiten der Bundesregierung sowie der Fraktionen der SPD und der CDU/CSU wird vorgeschlagen, in Art. 72 Abs. 2 GG die Angabe 22 zu streichen und damit von der Erforderlichkeitsprüfung zu entbinden.

Dies wird mit teilweise nicht nachvollziehbaren Behauptungen begründet: „so würden z. B. unterschiedliche Verkehrszentralregister mit unterschiedlichen Festsetzungen zu Rechtsfolgen bei Verkehrsverstößen nicht begründbare Ungleichbehandlungen und damit verbunden Wettbewerbsverzerrungen im Bundesgebiet bedingen. Dies liegt nicht im gesamtstaatlichen Interesse“.

Die Länder lehnen diesen Vorschlag ab. Der vorgeschlagene Wegfall der Erforderlichkeitsklausel berührt unmittelbar die erst 2006 im Rahmen der Föderalismusreform I getroffene Abgrenzung des Kompetenzverhältnisses. Das ist Teil eines wohl austarierten Gesamtkompromisses gewesen.

Es wird auch gar kein Bedarf gesehen, Beispiele sind nicht bekannt, in denen sachgerechte Änderungen des Fernstraßenrechts an den Anforderungen der Erforderlichkeitsprüfung des Art. 72 Abs. 2 GG gescheitert wären.

Im Übrigen: es gibt keine unterschiedlichen Verkehrszentralregister. Ihr Aufbau ist auch nicht vorgesehen. Deshalb kann es auch nicht zu Ungleichbehandlungen und Wettbewerbsverzerrungen kommen.

Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften

Die CDU/CSU-Fraktion und die SPD-Fraktion schlagen vor, zur Entbürokratisierung und Verfahrenserleichterung einer Änderung des Art. 85 Abs. 2 Satz 1 GG für den Bereich der Bundesfernstraßen vorzusehen. Damit soll erreicht werden, dass anstelle der „Bundesregierung“ die zuständige „oberste Bundesbehörde“ allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen kann.

Von Länderseite wird dafür kein Bedarf gesehen. Sie vertreten die Ansicht, die Auftragsverwaltung habe sich in der bisherigen Form bewährt. Dies wird nicht zuletzt dadurch belegt, dass der Bund trotz wechselnder Herausforderung im Bundesfernstraßenbau in Zeiten des Wiederaufbaus der Bundesrepublik, der Wiedervereinigung bis zur EU-Osterweiterung mehr als ein halbes Jahrhundert ohne Inanspruchnahme seiner Rechte nach Art. 85 Abs. 2 GG weitgehend im Konsens mit der Auftragsverwaltung die Entwicklung des Straßennetzes erfolgreich zu steuern vermochte.

Allgemeines fachliches Weisungsrecht

Die Bundesregierung und die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD schlagen als Klarstellung vor, dass Weisungen im Sinne des Art. 85 Abs. 3 GG auch allgemeine Vorgaben der obersten Bundesbehörden im Rahmen der Erfüllung der Auftragsverwaltung sind.

Die Länder sehen für eine Änderung des Art. 85 GG keinen Bedarf. Sie vertreten die Ansicht, die Auftragsverwaltung habe sich in der bisherigen Form bewährt. Sie halten auch ein allgemeines Weisungsrecht insbesondere deshalb für überflüssig, weil die Bundesregierung nach Art. 85 Abs. 2 GG mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine

Verwaltungsvorschriften erlassen kann. Eine derartige Erweiterung der Befugnisse des Bundes würde im Übrigen im diametralen Widerspruch zu den Grundzielen der Föderalismusreform, nämlich der Stärkung der Eigenverantwortung der Länder und der Gebietskörperschaften stehen.

Einsatz moderner Verwaltungssteuerungselemente

Auf Vorschlag der CDU/CSU-Fraktion sollen durch den Einsatz moderner Verwaltungssteuerungselemente weitere Effizienzgewinne erzielt werden. Dazu gehören die Einführung der Kosten-Leistungs-Rechnung und ein länderübergreifendes Benchmarking.

Aus der Sicht zumindest einzelner Länder gibt es die Möglichkeit zu mehr Wirtschaftlichkeit im Rahmen der bisherigen Auftragsverwaltung – unterhalb einer Verfassungsänderung – bereits dadurch, dass es zur Verbesserung der Finanzierungsstrukturen des Bundes zur Verstetigung der Bauinvestitionen durch eine bedarfsgerechte und kontinuierliche Bereitstellung der Investitionsmittel kommt und im Sinne einer deutlichen Verfahrensbeschleunigung eine Reduzierung der Genehmigungs- und Prüfvorbehalte des BMVBS eingeführt wird.

Übertragung der Verantwortung für die regionale Schieneninfrastruktur auf die Länder

Ein weiterer Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN hat die Übertragung der Verantwortung für die regionale Schieneninfrastruktur auf die Länder zum Gegenstand. Begründet wird dies damit, dass die Länder die regionalen Verkehrsbedürfnisse besser einschätzen und effektiver steuern können. Dazu sollen die Länder anteilig sowohl Mittel für die Bestandserhaltung als auch für den Neu- und Ausbau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz erhalten.

Die Bundesregierung stellt darauf ab, dass das Modell der Regionalisierung der Infrastruktur nach dem Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahn des Bundes nicht verfolgt wird.

Die Länder haben sich im Rahmen der Beratung dieses Gesetzentwurfs im Bundesrat zur Einräumung einer Möglichkeit der Bewirtschaftung von Teilnetzen im Regionalbereich durch Dritte unter Fortbestand des Bundeseigentums und der Bundesfinanzierung positioniert. Sie weisen darauf hin, dass eine „Übertragung der Verantwortung für die regionale Schieneninfrastruktur auf die Länder“ nicht vorgesehen ist.