

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau**

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

eGovernment / Deutschland-Online

Einbeziehung der XÖV-Standardisierung von OKSTRA und OKSTRA kommunal in das Handlungsfeld "Infrastruktur" des Aktionsplans Deutschland-Online¹

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die Entwicklung von auf nationalen und internationalen Standards basierenden Lösungen für das Straßendatenmanagement auf allen Verwaltungsebenen als Grundlage für effektive Prozesse im Straßen- und Verkehrswesen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält aufgrund der Vielzahl von zuständigkeitsübergreifenden Prozessen in den Straßenbau- und Verkehrsverwaltungen bei Bund, Ländern und Kommunen einen standardisierten Datenaustausch für unverzichtbar. Mit dem OKSTRA® und dem OKSTRA kommunal wurden zwei wichtige Standardisierungsinitiativen im Bereich des Straßendatenmanagements zur Unterstützung des medienbruchfreien Datenaustauschs für den Straßenbetrieb entwickelt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Weiterentwicklung der bestehenden Datenstandards OKSTRA® und OKSTRA kommunal im Rahmen des BMWi-Projektes simiKIM zu einem XÖV-Standard im Rahmen der Initiative Deutschland Online, Teilprojekt Standardisierung.

¹ Anlage zu TOP 4.1: Definitionsverzeichnis zum Beschluss

4. Die Federführer im prioritären Deutschland-Online-Vorhaben "Standardisierung" werden gebeten, die Entwicklung des simiKIM-Projekts zu begleiten und ggf. bei der XÖV-konformen Umsetzung zu unterstützen sowie nach Abschluss des Projekts diesen Standard in den Bestand der XÖV-Standards aufzunehmen.
5. Die Federführer im prioritären Deutschland-Online-Vorhaben "Standardisierung" werden zudem gebeten, die Nutzung der Standards OKSTRA® und OKSTRA kommunal in den Kommunen zu befördern.
6. Die Institutionen der OKSTRA-Pflegestelle und der Verein "Kommunales Infrastrukturmanagement Straße KIM-Straße e. V.", welche für die Pflege und Weiterentwicklung der Standards OKSTRA® und OKSTRA kommunal zuständig sind, werden beauftragt, für die Weiterentwicklung und Pflege des XÖV-Standards in enger Abstimmung zu sorgen.

Definitionsverzeichnis zum Beschluss

XÖV-Standardisierung: Im Mittelpunkt des Projektes "XÖV" stehen E-Government-Dienstleistungen bei denen viele Schnittstellen zwischen Behörden existieren. Behörden des Bundes, der Länder und Kommunen beteiligen sich am Projekt und wollen mithilfe von XML einen reibungslosen Datenaustausch über Verwaltungsebenen hinweg realisieren.

So ist das Projekt "XÖV" im Rahmen von Deutschland-Online (Säule IV) als Vorhaben "XML-Standardisierung" verankert. Gleichzeitig ist "XÖV" Teil des Projekts "OSCI-Leitstelle", das als gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen im Auftrag des KoopA ADV durchgeführt wird.

Das Ziel von XÖV ist die Verbesserung der Interoperabilität im elektronischen Datenaustausch innerhalb der öffentlichen Verwaltung sowie zwischen der Verwaltung und ihren Kunden. Um dies zu erreichen, werden im Rahmen des Projekts gemeinsame Regeln für die Entwicklung und Pflege von Standards für den elektronischen Datenaustausch (XÖV-Standards) erarbeitet und in der Gemeinschaft der XÖV-Projekte abgestimmt.

OKSTRA®: Der Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen (OKSTRA®) ist eine Sammlung von Objekten aus dem Bereich des Straßen- und Verkehrswesens. Er wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, ein gemeinsames Verständnis dieser Objekte in den betroffenen Fachbereichen zu erreichen. Als direktes Ergebnis erhält man z.B. ein gemeinsames Austauschformat für verschiedenste Softwareapplikationen aus dem Straßen- und Verkehrswesen. Der OKSTRA® wurde mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 12/2000 des Bundesverkehrsministeriums für den Bereich der Bundesfernstraßen offiziell eingeführt.

Die Koordinierung des OKSTRA®-Projektes erfolgt durch eine Projektgruppe des Bund-/Länder-Fachausschusses "IT-Koordinierung", die PG OKSTRA. Die Leitung liegt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die BASt und die PG OKSTRA werden in ihrer Arbeit durch die OKSTRA®-Pflegerstelle unterstützt, die bei der Firma interactive instruments GmbH angesiedelt ist.

OKSTRA kommunal: Der OKSTRA kommunal wurde im Rahmen des Projektes FE 77.480/2004 "Integrierte kommunale Verkehrsnetzdokumentation" im Forschungsprogramm Stadtverkehr entwickelt. Als „Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen für kommunale Netze“ stellt er den Schwesternstandard für den OKSTRA® dar.

Die Zielsetzung des in das "Forschungsprogramm Stadtverkehr" (FOPS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingebetteten Forschungsprojekts "Integrierte kommunale Verkehrsnetzdokumentation" war die Entwicklung eines standardisierten Ordnungssystems und eines darauf aufbauenden Datenschemas für kommunale Verkehrsnetze. Neben dem kommunalen Straßennetz wurden dabei auch Anbindungen an das überörtliche Straßennetz und relevante Fachdaten berücksichtigt. Die Modellierung des Datenschemas erfolgte so weit wie möglich OKSTRA®-konform, um eine Integration in den OKSTRA® bzw. eine gemeinsame Verwendung beider Standards zu erleichtern.

SimoKIM: „Sicheres und mobiles Kommunales Infrastruktur-Management am Beispiel Straße“. Forschungsprojekt gefördert vom BMWi im Rahmen des Forschungsprogramms simoBIT.

Die Aktivitäten im Projekt simoKIM sind darauf ausgerichtet die Effektivität und Effizienz beim Management kommunaler Straßeninfrastrukturen zu verbessern. Am Beispiel der „Straße“ wird erstmals ein integratives Kommunales Infrastruktur-Management konzipiert und beispielhaft realisiert.

Die in verschiedenen Organisationen vorhandenen Informationen und Daten zur „Straße“ werden dabei systematisch vernetzt und kontextabhängig mobil bereitgestellt. Ein Objektmodell „Straße“ unter Nutzung des OKSTRA und des OKSTRA kommunal vermittelt allen Beteiligten eine einheitliche Sicht auf die zu vernetzenden Informationen und Daten. simoKIM ermöglicht ein integratives Kommunales Infrastruktur-Management. Es stellt Dienste und Funktionen für eine gesicherte, zentrale Steuerung und den vertraulichen, mobilen Zugriff auf Daten bereit.

Damit wird für die Anwender erstmalig eine durchgängige Informationslogistik von Objektinformationen im Kommunalen Infrastruktur-Management ermöglicht. Ein Geschäftsmodell unterstützt den dauerhaften Betrieb von simoKIM auch nach Ablauf des Forschungsprojekts.

KIM-Straße: „Kompetenzplattform kommunales Infrastrukturmanagement Straße“ Verein in Gründung. Die Kompetenzplattform "KIM-Straße" hat das Ziel, am Markt eine offene standardisierte Herangehensweise für das kommunale Infrastrukturmanagement im kommunalen Straßenwesen einzuführen. Dies beinhaltet vor allem den Datenaustausch von Straßennetzdaten und Bestandsdaten zwischen unterschiedlichen Zuständigkeiten und unterschiedlichen IT-Systemen, wie vor allem Straßendatenbanken und Fachanwendungen.

Dazu ist im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr des BMVBS im Forschungsprojekt FE 77.480/2004 "Integrierte kommunale Verkehrsnetzdokumentation" der OKSTRA Kommunal als standardisiertes Datenmodell entwickelt und validiert worden, der die Anforderungen eines durchgängigen Datenaustausches im kommunalen Straßen- und Verkehrswesens erfüllt.

Durch die Kompetenzplattform sollen die weit reichenden Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt und dessen wesentlicher Inhalt, der OKSTRA Kommunal, möglichst schnell weite Verbreitung in der kommunalen Praxis finden. Der Verein führt die Weiterentwicklung und Pflege des Standards OKSTRA kommunal in enger Abstimmung mit der OKSTRA-Pflege durch.

VEMAGS: „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“. VEMAGS steht für das bundeseinheitliche Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte, das in Form eines internetbasierten IT-Verfahrens die bis dato primär faxbasierte und von Medienbrüchen geprägte Abwicklung ersetzt.

VEMAGS gehört zu den wichtigsten E-Government-Projekten Deutschlands und ist Preisträger im E-Government-Wettbewerb der Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen.

XMeld: Fachliche Standards für das Meldewesen. Die Modernisierung des Meldewesens wurde im Jahre 2002 durch den Erlass eines novellierten Melderechtsrahmengesetzes (MRRG) eingeleitet. Das novellierte MRRG sorgt dafür, den Umgang der Bürgerinnen und Bürger mit den Meldebehörden durch Zulassung elektronischer Dienste schneller und einfacher zu machen. Im Auftrag der Bundesregierung und des KoopA-ADV hat die OSCI - Leitstelle im Juli 2001 das Projekt "XMeld" initiiert. Es wurden Prozess- und Informationsmodelle erarbeitet, wobei der DSMeld die wichtigste Arbeitsgrundlage darstellte. Das erste Ergebnis, XMeld Version 1.0 wurde nach einer Qualitätssicherung durch den Auftraggeber KoopA - ADV abgenommen. Inzwischen wurde Folgeversionen erarbeitet, Informationen darüber erhalten Sie auf den folgenden Seiten.

Das Projekt "XMeld" hat in einem offenen Prozess unter Beteiligung aller interessierten Stellen die vordringlich zu realisierenden Nachrichten des Einwohnerwesens standardisiert. Als OSCI-Austauschformat basiert XMeld vollständig auf XML. Am 1. Januar 2007 wurden die neu etablierte, sichere Infrastruktur und der fachliche Standard OSCI-XMeld erfolgreich in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde das Projekt zur Entwicklung von OSCI-XMeld planmäßig am 31. 12. 2006 beendet, und der erreichte Funktionsumfang wurde (vorerst) mit dem Stand der Version 1.3 "eingefroren".

Zurzeit koordiniert die OSCI-Leitstelle die Weiterentwicklung des Standards nach den Vorgaben des AK I auf der Grundlage der bis Ende 2008 gültigen Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern. Sie ist verantwortlich für die Pflege und den Betrieb des Standards sowie ggfs. notwendige Erweiterungen. Sie wird dabei durch die Expertengruppe und die Qualitätssicherungs-Instanz unterstützt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

eGovernment / Deutschland-Online

a) Handlungsfeld "Kfz-Wesen", Online-Zulassung von Fahrzeugen

i. V. m.

b) Handlungsfeld "Kfz-Wesen" (Online-Zulassung von Fahrzeugen)
des Aktionsplans Deutschland-Online

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel des Deutschland-Online-Projekts "Kfz-Wesen" und nimmt den Bericht des Bund-Länder-Fachausschusses "Fahrzeugzulassung" (BLFA-Fz) und die Vorlage des Projekts Deutschland-Online "Kfz-Wesen" zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Freie und Hansestadt Hamburg als Federführer des Projekts Deutschland-Online "Kfz-Wesen" um eine engere fachliche Einbindung in das Projekt. Das Projekt berichtet einer gemeinsamen, offenen Bund-Länder-Arbeitsgruppe der Staatssekretäre Verkehr und eGovernment. Ziel ist die Vorlage eines abgestimmten Fachkonzepts sowie eines stufenweisen Umsetzungsvorschlags unter Einbindung aller betroffenen Fachverwaltungen (z. B. Finanzverwaltung, Polizei).
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist allerdings darauf hin, dass der Vorschlag zu einem generellen bundesweiten Verzicht auf den Regionalbezug der Fahrzeugkennzeichen nicht von allen Ländern mitgetragen wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Verbesserung der Verkehrssicherheit

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis und wertet den seit dem Jahr 2001 zu verzeichnenden Rückgang bei der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten als gemeinsamen Erfolg aller Beteiligten in Bund, Ländern und Kommunen, der Fahrzeughersteller und der Vielzahl, meist freiwilliger Helfer, die im Bereich Verkehrssicherheit eine gesellschaftlich wichtige Aufgabe erfüllen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz leitet aus dem gleichzeitigen Anstieg der Zahl von Schwerverletzten die Aufgabe ab, die Zusammenarbeit der Akteure weiter zu optimieren. Der in ihrer Beschlussfassung am 16./17. April 2008 insbesondere in Ziffer 3 aufgezeigte breite Ansatz der Verkehrssicherheitsarbeit, der über die klassische Verkehrserziehung und Aufklärung hinausgeht, erscheint dazu als geeignete Grundlage. Die regionalen oder örtlichen Unfallkommissionen sind dabei ein wesentliches Element der Verkehrssicherheitsarbeit.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht die Notwendigkeit zu einer bundesweiten Vernetzung der Akteure sowie der Verkehrssicherheitsinitiativen und Aktionen. Der "Runde Tisch Verkehrssicherheit" erscheint dafür als geeignetes Forum. Es ist jedoch notwendig, hier über den Informationsaustausch zu bereits laufenden Aktivitäten hinaus, kurzfristig zu einem konzertierten Vorgehen von Bund und Ländern zu gelangen.

Es wird in diesem Zusammenhang nochmals auf die Notwendigkeit verwiesen, den "Runden Tisch Verkehrssicherheit", nun mit erweitertem Aufgabenspektrum, in Anlehnung an den früher vorhandenen Bund-Länder-Fachausschuss "Verkehrserziehung/-Aufklärung" künftig als Lenkungsgruppe zu organisieren.

4. Die Verkehrsministerkonferenz regt an, das einmal im Jahr unter Leitung des Bundesverkehrsministers vorgesehene Spitzengespräch zum Thema "Verkehrssicherheit" u. a. mit dem Vorsitzenden der Innenministerkonferenz sowie den wesentlichen Verbänden und Institutionen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Verkehrsministerien der Ländern gemeinsam vorzubereiten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund entsprechend ihrem Beschluss vom 16./17. April 2008 die Aufnahme der Institution "Unfallkommission" in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO aufnehmen wird. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der "Vision Zero" eine geeignete Grundlage, als langfristiges qualitatives Ziel der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit zu dienen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Parkerleichterungen für Menschen mit Behinderungen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der mit ihrem Beschluss in der Frühjahrskonferenz 2007 (TOP 4.4) in Wernigerode eingeleitete Prozess, den Behindertengruppen "Stoma-Träger mit doppelten Stoma", "Morbus-Crohn-Kranke" und "Colitis-Ulcerosa-Kranke" bundeseinheitlich Parkerleichterungen zu gewähren, durch die Umsetzung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zeitnah abgeschlossen werden kann und bittet, die vorgesehene Änderung in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) entsprechend vorzunehmen. Dabei ist der Dokumentation der Parkerleichterungen im öffentlichen Straßenraum durch einheitliche Parkausweise besondere Beachtung zu schenken.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die vom Verkehrsausschuss des Bundesrates am 24. September 2008 beschlossene Änderung von Artikel 1 der Bundesratsdrucksache 636/08, wonach § 6 Abs. 1 Nr. 14 des Straßenverkehrsgesetzes wie folgt gefasst werden soll:

"14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für

- a) schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung oder für die das Zurücklegen längerer Wegstrecken aufgrund von Erkrankungen eine unzumutbare Härte darstellt,
- b) schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie
- c) blinde Menschen,

insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;"

und bittet die Länder und die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass der Gesetzestext zügig in Bundesrecht umgesetzt wird."

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Lkw-Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen und die Ankündigung einer entsprechenden Rechtsänderung Anfang des Jahres 2009 zur Kenntnis.
2. Die Länder prüfen rechtzeitig vor dem kommenden Winter, wo auf der Grundlage der heute geltenden Rechtslage schon jetzt Lkw-Überholverbote angeordnet werden können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Flughafenkonzept der Bundesregierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Stand der Erarbeitung des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Flughafenkonzept verfolgte Intention, die Leistungsfähigkeit der Flughafenverkehrsinfrastruktur weiter auszubauen und den Luftfahrtstandort Deutschland in seiner Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Sie unterstützt die Aussagen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Bedeutung des Luftverkehrs für die Stärkung des Wirtschaftsstandorts, der Intermodalität, zu Beihilfen, Sicherheit und Umwelt einschließlich ihrer Aussagen zum Nachtflugverkehr.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass sich das dezentrale, multifunktionale Flugplatznetz in Deutschland einschließlich der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Flughafenkonzept herausgestellten Flughäfen mit internationaler Vernetzung bewährt hat. Sie hält an der Arbeitsteilung der Flugplätze mit ihren unterschiedlichen Funktionen fest.
4. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass den "Kleinen Flughäfen", "Regionalflughäfen" und Flugplätzen mit ihren Ergänzungs- und Entlastungsfunktionen

angesichts der zunehmenden Kapazitätsengpässe bei den verkehrlich hoch belasteten Großflughäfen eine zunehmende Bedeutung zukommt.

5. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass sich die bisher durch die Länder wahrgenommene Planungshoheit für die Flughafeninfrastruktur insgesamt bewährt hat und die intensive Abstimmung mit dem Bund weitergeführt werden sollte.
6. Die Verkehrsministerkonferenz tritt ebenfalls für beschleunigte und möglichst effiziente Planungsverfahren im Luftverkehrsbereich ein. Sie verweist insoweit auf die bereits bestehenden Instrumente des Genehmigungs- und Beihilferechts und sieht auch im Interesse einer kontinuierlichen Straffung und Vereinfachung der bestehenden Zulassungsverfahren keinen Bedarf für neue Instrumente und weitere formelle Planungs- und Verfahrensschritte. Bereits das bestehende Recht enthält das Gebot, die öffentlichen Interessen zu berücksichtigen, was z. B. auch das Verbot der Fehlleitung öffentlicher Mittel einschließt. Die Verkehrsministerkonferenz sieht deshalb keine Notwendigkeit, die im Flughafenkonzept vorgesehenen zusätzlichen Kriterien wie Konkurrenz- und Potenzialanalysen sowie gesamtwirtschaftliche Nutzen- und Kostenanalysen gesondert zu implementieren, zumal sie sich kaum auf die "Kleinen Flughäfen" und "Regionalflughäfen" - wie im Konzept intendiert - beschränken lassen werden. Insgesamt sind Verfahrensverzögerungen zu vermeiden.
7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Konzept im Zuge einer integrierten Verkehrspolitik auf eine Verbesserung der intermodalen Schnittstellen der Flughäfen mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene setzt und insbesondere der Anbindung der interkontinental operierenden Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der Bahn über IC/ICE-Trassen eine besondere Rolle einräumt. Mit Blick auf die erwünschte Kooperation sollte die Anbindung sowohl der Hub-Flughäfen als auch der übrigen Flugplätze in der Verkehrswegeplanung des Bundes angemessen berücksichtigt werden. Die Verkehrsministerkonferenz hält es deshalb für erforderlich, die Anbindung aller Flugplätze an Straße und Schiene bedarfsabhängig zu verbessern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Berichterstattung vom Weltverkehrsforum -
Struktur der Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Verkehrsministerkonferenz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über das 1. Weltverkehrsforum zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet den institutionalisierten Austausch zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft als wichtige Ergänzung der bestehenden verkehrspolitischen Instrumente der internationalen Zusammenarbeit bei der ökonomisch sinnvollen und ökologisch verantwortbaren Organisation des Verkehrs im Rahmen der Globalisierung der Wirtschaft.
3. Die Verkehrsministerkonferenz wird sich verstärkt an der Arbeit des Weltverkehrsforums beteiligen und nimmt zur Kenntnis, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Generalsekretariat des Weltverkehrsforums gebeten hat, den jeweiligen Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz und deren Mitglieder auch zu den künftigen Weltverkehrsforen einzuladen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, regelmäßig in der Herbst-Sitzung der Verkehrsministerkonferenz über das jeweilige Weltverkehrsforum zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Klimaschutz in der Verkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den zweiten Bericht des Arbeitskreises "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten", der die aktuellen Entwicklungen im Verkehrsbereich darlegt, zur Kenntnis. Sie verweist auf ihren Beschluss vom 9./10. Oktober 2007 in Merseburg und bekräftigt die dort genannten Zielsetzungen und Maßnahmen.

Zentrales Ziel ist es, den Rahmen für die Verkehrsentwicklung so zu gestalten, dass diese nicht nur den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen, sondern auch den ökologischen Herausforderungen gerecht wird. Dabei ist die Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen eines der Kernziele. Die Verkehrsministerkonferenz betont nochmals die Bedeutung einer kombinierten Strategie aus ordnungsrechtlichen Vorgaben und ökonomischen Anreizsystemen zur Erhöhung der Energieeffizienz und Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Sie weist darauf hin, dass dabei auf möglichst geringe gesamtwirtschaftliche Kosten und einen hohen Grad an Anpassungsflexibilität bei den betroffenen Akteuren zu achten ist.

2. Die Verkehrsministerkonferenz geht davon aus, dass die in jüngerer Zeit deutlich gestiegenen Rohölpreise zu einem nachhaltigen Innovationsschub bei neuen Fahrzeugmodellen führen werden und sich damit die Amortisationszeit der Verwendung kraftstoffsparender Technologien verkürzen wird.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die politische Einigung zwischen Deutschland und Frankreich in der Frage der Festlegung von Flottenverbrauchsgrenzwerten bei Pkw-Neufahrzeugen. Sie ist der Überzeugung, dass auch die angestrebte Umstellung der Kfz-Steuer auf eine CO₂-orientierte Basis einen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten kann, wobei von deren Ausgestaltung wirksame Anreize für besonders energieeffiziente Fahrzeuge in allen Klassen ausgehen sollten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den strategischen Ansatz des von der Bundesregierung beschlossenen Masterplans Güterverkehr und Logistik, den Güterverkehr umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten. Sie unterstützt zudem das Ziel des Masterplans, deutlich mehr Verkehr auf die Schiene und Wasserstraße zu bringen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz ist davon überzeugt, dass zur CO₂-Minderung im Verkehr auch ein gewisser Anteil an Biokraftstoff beitragen sollte. Hierbei muss eine nachhaltige Produktion der Biokraftstoffe sichergestellt werden. Zudem darf keine unverträgliche Konkurrenz zur Nahrungsmittelerzeugung auftreten. Die Aufgabe der Senkung des Gesamtkraftstoffverbrauchs bleibt jedoch prioritär.
6. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung, dass bei der öffentlichen Fahrzeugbeschaffung verstärkt die Kosten über den gesamten Produktlebenszyklus zu berücksichtigen sind und daher auch die mittelfristige Kostenersparnis durch energieeffiziente Fahrzeuge in die Beschaffungsentscheidung einzubeziehen ist. Der öffentlichen Hand kommt hierbei eine Vorbildfunktion zu. Auch bei der Fahrzeugförderung und der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen sind Energieeffizienz und Verbrauchsminderung verstärkt zu beachten.
7. Bereits in ihrem Beschluss vom 9./10. Oktober 2007 hat die Verkehrsministerkonferenz die Notwendigkeit einer engagierten Förderung öffentlicher Verkehrsmittel betont. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist nach Überzeugung der Verkehrsministerkonferenz sowohl verkehrs- als auch umweltpolitisch geboten. Sie verweist auf die sich abzeichnenden Finanzprobleme. Diese ergeben sich insbesondere durch den Wegfall der bisherigen verkehrlichen Zweckbestimmung und durch das Auslaufen der Kompensationszahlungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz.

8. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die geplante Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel. Bezüglich des Gesamtvolumens der Zertifikate und des zur Versteigerung vorgesehenen Anteils wird eine Lösung unterstützt, die mittelfristig einen relevanten Minderungsbeitrag der Emissionen bewirkt. Um sicherzustellen, dass es für die europäische Luftverkehrsbranche nicht zu einseitigen Wettbewerbsverzerrungen kommt, sollte der Luftverkehr in ein international ausgestaltetes Emissionshandelssystem integriert werden. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt zudem Bestrebungen, die internationale Seeschifffahrt in ein Emissionshandelssystem einzubeziehen.
9. Anknüpfend an den Nationalen Radverkehrsplan und entsprechende Konzepte der Länder regt die Verkehrsministerkonferenz weitere Aktivitäten zur Förderung des energiesparenden Radverkehrs an. Die Einführung so genannter "Runder Tische" hat sich in diesem Zusammenhang bewährt, um ressort- und baulastträgerübergreifende Maßnahmenbündel zu formulieren und umzusetzen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die Bedeutung flankierender Maßnahmen im Bereich Information und Bildung hin, wie z. B. Werbeaktionen für die verstärkte Nutzung des ÖPNV, Information zum energiesparenden Fahren oder Hinweise für die Öffentlichkeit zum Thema energieeffiziente Mobilität.
11. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Beschluss der Bauministerkonferenz vom 14. März 2008, in dem auf das Bestreben der Länder hingewiesen wird, die Berücksichtigung von Klimaschutz, Energieeinsparung und erneuerbarer Energie in den Bereichen Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung zu fördern, und die Notwendigkeit betont wird, die Stadtentwicklung stärker als bisher auf die Stabilisierung der gewachsenen Stadtstrukturen und die Innenentwicklung zu konzentrieren. Die Auffassung, dass ein abgestimmtes Vorgehen in den Bereichen Raumordnung, Verkehr, Energie, Finanzen und Wirtschaft anzustreben sei, wird von der Verkehrsministerkonferenz geteilt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Klimaschutz und Klimaanpassung in den Bereichen
Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung

1. Die Verkehrsministerkonferenz hat die den Verkehrsbereich betreffenden Sachverhalte aus dem Beschluss der ARGEBAU von 14. März 2008, TOP 3, Klimaschutz und Klimaanpassung im Bereich Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung in ihre Befassung mit dem Thema "Klimaschutz in der Verkehrspolitik" einbezogen.
2. Das Vorsitzland wird gebeten, die ARGEBAU entsprechend zu informieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Masterplan Güterverkehr und Logistik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für ein Organigramm zur Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik vom 7. August 2008 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Beteiligung der Länder zur Umsetzung des Masterplans bereits in frühen Phasen auf geeignete Weise und der Bedeutung und Betroffenheit der Länder im Sinne von Zuständigkeiten in diesem Zusammenhang entsprechend sicherzustellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz verfügt insbesondere mit der GKVS über entsprechende Strukturen und hält daher die Einrichtung einer "Koordinierungsgruppe Güterverkehr und Logistik" für nicht notwendig.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unabhängig von der organisatorischen Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik auf, mit den Ländern zeitnah Gespräche aufzunehmen, in deren Rahmen die Erarbeitung eines Sonderfinanzierungsprogramms zum Ausbau überlasteter Bundesfernstraßen vorbereitet und abgestimmt wird. Dasselbe gilt für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, deren Finanzierung ebenfalls auf erhöhtem Niveau gesichert und verstetigt werden muss.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.5 der Tagesordnung:

Entflechtungsgesetz:

Vorziehen der Entscheidung nach § 6 zur Revision
der Höhe der Beiträge des Bundes ab 1.1.2014

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bei ÖPNV-Investitionen sowie im kommunalen Straßenbau auch zukünftig ein hoher Erhaltungs-, Erneuerungs- und Ausbaubedarf besteht. Maßnahmen, die jetzt begonnen werden, reichen in der Regel über den Zeitraum der nach § 6 Entflechtungsgesetz vorgesehenen Revision im Jahr 2014 und teilweise sogar bereits heute über den bisherigen Befristungszeitraum für das Jahr 2019 hinaus, ohne dass die Frage einer Anschlussfinanzierung geklärt ist. Dies wirft für die Förderpraxis erhebliche Probleme auf, zumal die bisherige Zweckbindung zugunsten von Verkehrsinvestitionen ab 2014 im Entflechtungsgesetz aufgehoben ist.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass im Interesse der Planungssicherheit über die Rahmenbedingungen der zukünftigen Bereitstellung von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz frühzeitig Klarheit geschaffen werden muss.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für notwendig, folgende Aspekte zu klären:
 - Konsequenzen der vorgesehenen Revision ab dem Jahr 2014,
 - Konsequenzen des Wegfalls der Zweckbindung ab 2014 und des vollständigen Wegfalls der Entflechtungsmittel ab 2019 für die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur,

- mögliche Folgen für die Länderhaushalte und
 - Umfang der zukünftig voraussichtlich erforderlichen Finanzmittel für die Verbesserung der Verkehrsinvestitionen nach dem Entflechtungsgesetz.
4. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt die zuständigen Arbeitskreise der GKVS, der Verkehrsministerkonferenz bis zur Frühjahrssitzung 2009 einen Bericht mit einem Vorschlag für das weitere Vorgehen zu erarbeiten, damit zeitnah mit dem Bund in Verhandlungen eingetreten werden kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.6 der Tagesordnung:

Informationsaustausch zum Sachstand Änderung des
Autobahnmautgesetzes und der Mauthöheverordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die Verkehrsinfrastruktur unterfinanziert ist. Deshalb sind die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen und zu verstetigen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt überein, dass mindestens 6,6 Mrd. € des Steueraufkommens für die Verkehrsinfrastruktur in die mittelfristige Finanzplanung einzustellen sind. Darüber hinaus müssen die Mauteinnahmen weiterhin uneingeschränkt ebenfalls der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen.
3. Für Güterverkehrsunternehmen werden 600 Mio. € jährliches Harmonisierungsvolumen bereitgestellt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dass der Anreiz zum Einsatz emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge durch stärkere Differenzierung der Mautsätze in Abhängigkeit von der Emissionsklasse (Mautspreizung) verstärkt werden sollte. Sie ist allerdings der Ansicht, dass das mittelständische Güterkraftverkehrsgewerbe durch zahlreiche weitere Kostenfaktoren übermäßig belastet ist.

5. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verkehrsministerkonferenz, der Mauthöherverordnung nach Maßgabe folgender Eckpunkte zuzustimmen:

- a) Absenkung des ab 1. Januar 2009 geplanten Mautsatzes für schwere Nutzfahrzeuge der Schadstoffklasse S3 um den Betrag von zwei Cent je Kilometer bis zum 31. Dezember 2010.
- b) Zur Gegenfinanzierung Erhöhung des Mautsatzes über alle anderen Schadstoffklassen um 0,1 Cent je Kilometer.

Das Vorsitzland übernimmt die Umsetzung der vorgenannten Maßgaben im Rahmen der Beratungen im Bundesratsverfahren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 7.7 der Tagesordnung:

Vorgehensweise bei der deutschlandweiten Einführung des eTicketing

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die durch die VDV-Kernapplikation erreichte Standardisierung des elektronischen Fahrgeldmanagements und die Einführung eines auf diesem Standard basierenden, interoperablen eTickets für Deutschland.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt sich bereit, bei allen eTicket-Projekten, für die Fördermittel gewährt werden, die Anwendung der VDV-Kernapplikation zur Förderbedingung zu machen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt ferner, dass bei der Förderung von Systemkomponenten (z. B. Fahrzeuge, Fahrausweisautomaten, Fahrausweisdrucker, Hintergrundsysteme etc.) grundsätzlich die spätere Migration zur VDV-Kernapplikation zur Bedingung gemacht wird.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Förderinitiative des Bundes. Sie fordert ihn jedoch auf, seinen Anteil an der Förderung einer Einführung des eTicket in Deutschland zu verstetigen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf ihr hohes Engagement in bisherigen Pilot-Projekten und Umsetzungen im Bereich des eTicketing hin. Die Länder entscheiden im Einzelfall im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten und Prioritätensetzungen über die Förderung von Pilot- und lokalen Umsetzungsprojekten, insbesondere auch unter dem Aspekt einer Interoperabilität.

6. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass die Länder bereit sind, sich untereinander sowie mit dem Bund über Programme und Projekte zur Einführung eines eTickets Deutschland auszutauschen. Sie bittet den Bund um organisatorische Koordinierung des Austauschs. Dieser soll im Rahmen bestehender Gremien erfolgen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 8.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

- a) Position der Bundesregierung zum "Gesetzentwurf des Bundesrates zur Sicherung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot"
- b) Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die wesentlichen Forderungen der Länder zur Sicherung und Verbesserung der Infrastrukturqualität im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bisher nicht aufgegriffen wurden. Das ursprünglich mit der LuFV verfolgte Ziel einer Verbesserung der Infrastrukturqualität wird damit verfehlt. Insbesondere ist die LuFV in ihrer gegenwärtigen Form nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz nicht geeignet, die Qualität des Netzes auch in der Fläche in ausreichendem Maße sicherzustellen.

Das betrifft unter anderem

- die Festlegung streckenbezogener Qualitätskennziffern einschließlich ihrer Sanktionierung. Eine Untergliederung in Fern- und Ballungsnetz einerseits und Regionalnetz andererseits ist nicht ausreichend.
- Effektive Sanktionen einschließlich einer Regelung, die die Wiederherstellung des geschuldeten Zustands sicherstellt und einer Möglichkeit zur Teilkündigung;
- Vermeidung von Fehlanreizen zur Verringerung des Umfangs des Streckennetzes.

Die bisher vorliegenden Infrastrukturzustandsberichte genügen den Anforderungen der Länder nicht. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, hier schnellstmöglich nachzubessern. Sie fordert den Bund auf, die Länder jährlich über die vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführten Überprüfungen der von der DB AG zur Verfügung gestellten Daten zu unterrichten und ihnen den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht nebst Mängelkarten jährlich zuzuleiten.

Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass sich die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf des Bundesrats weder mit den Einzelheiten der vorgeschlagenen Regelung noch mit dem Nutzen einer gesetzlichen Grundlage für die LuFV insgesamt auseinandergesetzt hat.

2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die bereits mehrfach vom Bund vorgetragene Auffassung zur Wahrung des Gemeinwohls bei den Fernverkehrsangeboten der Bundesunternehmen nicht. Sie vertritt weiter die Auffassung, dass es hierzu einer gesetzlichen Regelung bedarf, deren Notwendigkeit sich bereits aus Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes ergibt. Sie sieht in der Stellungnahme der Bundesregierung zur Gesetzesinitiative des Bundesrates immerhin insoweit positive Ansätze, als der Bund für die Feststellung, ob das Fernverkehrsangebot dem Wohl der Allgemeinheit - insbesondere den Verkehrsbedürfnissen - entspricht, eine Bewertung auf Grund einer gründlichen Analyse und Prüfung im konkreten Einzelfall für erforderlich hält. Nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz ist diese Prüfung für jede einzelne Linie, die geplanten Halte, die Taktfolge auf den einzelnen Linien und die Verkehrsleistung gesondert durchzuführen. Hierzu sind Kriterien für den konkreten Gehalt des Gemeinwohlauftrags zu entwickeln und müssen Konsequenzen aus einer Unterschreitung des danach erforderlichen Angebots gezogen werden. Dieses muss der Bund gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes sicherstellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine Verschiebung des Börsengangs aus, falls sich aus den derzeit laufenden abschließenden Bewertungsverfahren und vor dem Hintergrund der globalen Finanzmarktkrise ein unangemessen niedriger Erlös im Falle eines Börsengangs abzeichnen sollte.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für eine angemessene Mittelausstattung sowohl für das Bestandsnetz als auch für Neu- und Ausbaumaßnahmen Sorge zu tragen.

Dabei sind insbesondere:

- die in allen Gesprächen, Verhandlungen, und Beschlüssen zur Privatisierung der DB AG bislang als Mindestinvestitionssumme zugrunde gelegten jährlichen 2,5 Mrd. € für die EIU des Bundes in vollem Umfang als Baukostenzuschuss zu gewähren. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass Überlegungen nicht mehr weiter verfolgt werden, einen Anteil hiervon in Höhe von 500 Mio. € pro Jahr lediglich als zinsloses Darlehen zur Verfügung zu stellen. Dies hätte einerseits die Gefahr der Qualitätsreduzierung erzeugt und andererseits über steigende Infrastrukturnutzungsentgelte zu höheren Belastungen der Länder führen können.
 - die Privatisierungserlöse des Börsenganges der DB AG vollständig für die EIU des Bundes zu verwenden, um unter anderem die deutliche Unterfinanzierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes nach dem Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege zumindest teilweise auszugleichen.
 - Mechanismen vorzusehen, die eine Verwendung von Gewinnen aus der Infrastrukturbewirtschaftung für Qualitätsverbesserungen sicherstellen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, darüber hinaus sicherzustellen, dass keine Nachteile für den Nahverkehr und die Länder als dessen Besteller entstehen.

Dazu

- müssen die für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr vorgesehenen Mittel tatsächlich in diesem Umfang und für diesen Zweck sowie zusätzlich zu den Mitteln für das Bestandsnetz und den Bedarfsplan zur Verfügung gestellt werden. Es wird dabei ein jährlicher Bedarf von 250 Mio. € für erforderlich angesehen.
- muss ein geeigneter finanzieller Ausgleich für den Fall geschaffen werden, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte stärker steigen als dies der Dynamisierungsrate der

Regionalisierungsmittel entspricht. Die Regionalisierungsmittel können nicht dazu dienen, möglicherweise zu niedrig bemessene Infrastrukturzuschüsse auszugleichen. Jede überproportionale Steigerung der Trassenpreise ginge unmittelbar zu Lasten des Nahverkehrs.

- muss der Bund seiner Verantwortung für den Fernverkehr gerecht werden. Ersatzbestellungen im Nahverkehr können nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen Kürzung der Regionalisierungsmittel keine Lösung sein und gingen zu Lasten der bestehenden Verbindungen und damit der Kunden.
- muss zur wirksamen Begrenzung von Trassen- und Stationspreisen die Regulierungsbehörde so gestärkt werden, dass sie Anreize zur Effizienzsteigerung und Kostenbegrenzung vorgeben kann. Auf Grundlage des Abschlussberichtes der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor sieht die Verkehrsministerkonferenz in der Anreizregulierung das zentrale Element für den Erfolg der Regulierung im Eisenbahnsektor insgesamt. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, parallel zur Vorbereitung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG die notwendigen gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung der Anreizregulierung zu schaffen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 8.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

- c) Neuordnung der Zusammenarbeit der Länder mit dem BMVBS zu Fragen der Bahnpolitik im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz

Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den Arbeitskreis "Bahnpolitik", die von den Eisenbahnverkehrs- und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber den Ländern vorgetragenen übergreifenden verkehrspolitischen Belange zu bündeln und ihr Sachverhalte von besonderer Bedeutung zur Entscheidung vorzulegen. Dazu werden die Unternehmen in den Ausschuss eingeladen, falls zu einzelnen Sachverhalten ein vertiefter Informationsbedarf besteht. Ständige Sitze von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Verbänden in den Gremien der Verkehrsministerkonferenz werden nicht eingerichtet.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 8.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

d) Stellungnahme zur aktuellen Preispolitik der DB AG

Es findet eine Aussprache statt.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 8.2 der Tagesordnung:

Lärmschutz im Schienenverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Umsetzung der Maßnahmen für einen verbesserten Lärmschutz an Schienenwegen zur Kenntnis. Sie begrüßt, dass bei der Umsetzung des am 30. November 2007 beschlossenen Innovations- und Pilotprogramms Fortschritte erreicht worden sind. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt weiterhin ausdrücklich auch die Initiative, die das BMVBS zur Erprobung innovativer Maßnahmen zum Lärmschutz am Gleis im Sinne einer Gesamtoptimierung des Lärmschutzes ergriffen hat und nunmehr auch innovative ortsfeste Konzepte im Rahmen von Pilotprojekten durch den Bund gefördert werden sollen.
2. Derzeit nehmen die Schienengüterverkehre insbesondere auf den Hauptabfuhrstrecken rasch zu. Wegen den damit verbundenen Belastungen der Bevölkerung sind schnelle Fortschritte beim Lärmschutz an Schienenwegen notwendig. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher, die Arbeiten zur Umsetzung des Programms zu beschleunigen. Insbesondere sollen noch im Jahr 2008 mit der Umrüstung älterer Güterwagen auf lärmarme Bremsen begonnen werden und die Arbeiten an einem emissionsabhängigen Trassenpreissystem forciert werden.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Mitteilung der Kommission an das europäische Parlament und den Rat zu Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand vom 8. Juli 2008. Sie bittet den Bund, sich dafür einzusetzen, dass in die von der Kommission in der Mitteilung für notwendig erachtete Überarbeitung der TSI nach einer Übergangszeit auch für den aktuellen, bereits im Verkehr befindlichen Schienenfahrzeugbestand verpflichtende Lärmgrenzwerte aufgenommen werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die jetzt vorliegende Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat betreffend Maßnahmen zur Bekämpfung des Lärms bei den Bestandsfahrzeugen der Eisenbahnen zusätzliche Perspektiven für einen schnellen Lärmschutz aufzeigt. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Beratungsverfahren auch auf EU-Ebene für eine möglichst rasche Umsetzung der Maßnahmen auch in anderen Mitgliedstaaten einzusetzen.
5. Die jüngste Lärmwirkungsforschung lässt erkennen, dass die Anwendung des Schienenbonus wohl nicht mehr gerechtfertigt ist. Die Verkehrsministerkonferenz verweist hierzu erneut auf ihre Bitte (Ziffern 5 und 6 des VMK-Beschlusses zu TOP 9.2 vom 16./17. April 2008), wonach eine Neubewertung des Schienenbonus in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit der Menschen notwendig ist.
6. Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG angekündigt, dass sie einen Teil der Privatisierungserlöse für Verbesserungsmaßnahmen beim Schienenlärm einsetzen wird. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um einen Bericht zu den insoweit im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen, die Gegenstand dieses Zusatzprogramms sein sollen.
7. Das BMVBS wird gebeten, Fördermöglichkeiten zum Schutz vor Erschütterungen im Bereich von Eisenbahnstrecken in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzunehmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 9.1 der Tagesordnung:

Wahl des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden
der Verkehrsministerkonferenz für die Amtsperiode 2009/2010

Die Verkehrsministerkonferenz wählt auf der Grundlage ihrer Beschlüsse vom
8./9. Juni 1989 in Bremen und 10./11. Oktober 2001 in Dresden für die neue Amtsperiode
vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2010

Herrn Minister Gerold Wucherpfennig
(Thüringen)

zu ihrem Vorsitzenden und

Herrn Minister Reinhold Dellmann
(Brandenburg)

zu ihrem stellvertretenden Vorsitzenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 10.1 der Tagesordnung:

Verschiedenes -
Termine in 2009

Folgende Termine werden bekannt gegeben und bestätigt:

Frühjahr 2009:

Verkehrsministerkonferenz 22./23. April 2009

Herbst 2009:

Verkehrsministerkonferenz 19./20. November 2009

Nachrichtlich werden folgende Termine der GKVS bekannt gegeben:

11./12. März 2009

sowie

7./8. Oktober 2009

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 7./8. Oktober 2008
in Dessau-Roßlau

Punkt 10.2 der Tagesordnung:

Verschiedenes -

Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Der Tagesordnungspunkt wird abgesetzt.