

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel**

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 3 der Tagesordnung:

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

Die Verkehrsministerkonferenz führt eine Aussprache zur aktuellen verkehrspolitischen Lage.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Zwischenbericht der Kommission einschließlich der weiteren Zeitplanung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Vorsitzenden der Kommission, mit den Arbeitskreisen bzw. Arbeitsgruppen in Kontakt zu treten, die sich parallel mit Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (u. a. Nachfolgeregelungen zum Regionalisierungsgesetz sowie dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG-Bundesprogramm) befassen. Die dortigen Arbeitsergebnisse sind wie die Effizienzinitiative Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die des Arbeitskreises "Bahnpolitik" zur Begrenzung von Kostensteigerungen im Schienenverkehr auf Relevanz für die Arbeit der Kommission zu prüfen. Weiterhin wird das Angebot der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission (MOVE) zu einem Fachgespräch mit Herrn Generaldirektor Ruete zur Zukunft der deutschen Infrastrukturfinanzierung aufgegriffen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Fortführung der Kompensationsleistungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz nach 2013

Das Thema wurde im Kamin erörtert.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Elektromobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVBS um Unterrichtung über den Fortgang der Angelegenheiten der Elektromobilität zur Herbstsitzung 2012. Dabei sollen insbesondere die Kriterien, welche für die Auswahl der Schaufenster zu Grunde gelegt wurden sowie die Ergebnisse der Expertengruppe Elektromobilität im Rahmen der Allianz für eine nachhaltige Beschaffung berücksichtigt werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMVBS auf, die Förderung der Elektromobilität nicht zu Lasten anderer Maßnahmen und Projekte aus dem Verkehrshaushalt vorzunehmen und darüber zu berichten, welche Folge die Einnahmeausfälle beim Energie- und Klimafonds auf die Förderung der Elektromobilität haben werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVBS, rechtliche Lösungsmöglichkeiten dafür zu erarbeiten, dass die Länder und Kommunen in die Lage versetzt werden, zumindest für einen befristeten Zeitraum Elektrofahrzeugen das kostenlose oder im Vergleich zu sonstigen Kraftfahrzeugen kostengünstigere Parken in parkraumbewirtschafteten Gebieten zu ermöglichen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt mit großem Bedauern fest, dass drei Jahre nach Veröffentlichung des ersten Förderprogramms des BMVBS (Bundesweites Modellvorhaben "Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität") am 26. März 2009 noch immer keine Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen und Signalisierung des Ladevorgangs an der Ladesäule festgelegt ist.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVBS, die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen auf Fahrzeuge zu begrenzen, die ausschließlich über einen Elektroantrieb verfügen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, einem zusätzlichen Elektromotor und extern aufladbarem Akku sollen nur dann einbezogen werden, wenn sie über einen Betriebsartschalter verfügen und sicherstellen, dass sie im innerstädtischen Bereich über längere Strecken nur elektrisch fahren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Ausbau von Breitbandhochgeschwindigkeitsnetzen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die mit dem Gesetz zur Änderung telekommunikationsrechtlicher Regelungen beschlossene Neuregelung in § 68 Absatz 2 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) negative Auswirkungen auf die Straßensubstanz und die Verkehrssicherheit haben kann.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVBS, in Abstimmung mit den Ländern zeitnah eine rechtliche Bewertung und Vollzugshinweise zu den Neuregelungen des TKG zu erarbeiten. Dies betrifft insbesondere die Auslegung der in § 68 Absatz 2 TKG-neu enthaltenen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Verlegung von Glasfaserleitungen im Straßenoberbau, die Abweichung von den Allgemeinen Technischen Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Leitungen und Telekommunikationslinien im Wege des Micro- oder Minitrenching und weiterer Verfahren (z. B. Nanocut und Nano_Trench) sowie die Entgeltlichkeit der Mitbenutzung nach § 77c TKG-neu.
4. Weiterhin bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMVBS, technische Bedingungen für die Ausführung der Verlegetechniken zu erarbeiten und ihre Umsetzung in die Praxis wissenschaftlich zu begleiten. Abhängig von den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung sollte das BMVBS ggf. eine Änderung der genannten Bestimmungen des TKG-neu initiieren.

5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der Bundesregierung im Rahmen des Vermittlungsausschusses zur Novellierung des Telekommunikationsgesetzes zugesagte Evaluierung der bestehenden KfW-Programme, um im Ergebnis ggf. bestehende Programme so zu verändern, dass der Breitbandausbau besser gefördert werden kann. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung darüber hinaus, ein mit ausreichenden Mitteln ausgestattetes Förder- und Finanzierungsprogramm für den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze zu entwickeln.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss an die Wirtschaftsministerkonferenz mit der Bitte um Kenntnisnahme weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Schutz vor Umgebungslärm - Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Zwischenbericht des Arbeitskreises "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten" zur Kenntnis.
2. Der Arbeitskreis "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten" wird aufgefordert, aktiv bei der Gestaltung des Eckpunktepapiers für eine Verbesserung des Lärmschutzes mitzuwirken.
3. Der Arbeitskreis "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten" wird gebeten, zur Herbstsitzung 2012 erneut über den Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Revision der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa -
Stellungnahme des AK "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten"
zum Eckpunktepapier der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz LAI

1. Das Eckpunktepapier wurde bereits am 1. August 2011 von der LAI verabschiedet. Eine Abstimmung mit der LAI ist somit - anders als von der Verkehrsministerkonferenz gewünscht - nicht mehr möglich.
2. Das Eckpunktepapier ist weitgehend unkritisch: Die LAI möchte - wie sie selbst schreibt - keine unrealistischen Erwartungen wecken. So fordert die LAI in ihrem Papier keine Verschärfung der EU-Luftqualitätsrichtlinie, vielmehr plädiert sie bei der Revision für einige Vereinfachungen und realitätsnahe Regelungen mit Augenmaß (z. B. Reduzierung der Anzahl von Grenz- und Zielwerten, Wegfall des PM10-Tagesmittels, Ermöglichung von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte unter bestimmten Bedingungen, Verzicht auf Aktionismus, Verwaltungsvereinfachung durch Integration der 4. Tochterrichtlinie 2004/107/EG). Aus diesem Grund sind keine Einwände gegen das LAI-Eckpunktepapier vorzubringen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt das LAI-Eckpunktepapier vom 1. August 2011 zum Thema "Revision der EU-Richtlinie 2008/50/EG" zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen

- a) Nationales Konzept Sport und Sicherheit - Fortschreibung 2012
- b) Fußball und Gewalt

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Fortschreibung des "Nationalen Konzepts Sport und Sicherheit" (NKSS).
2. Die darin beschriebenen Ziele und Leitlinien können nur in einem eng abgestimmten Zusammenwirken aller Netzwerkpartner realisiert werden.
3. Den Aufgabenträgern im öffentlichen Personenverkehr sowie den Verkehrsunternehmen stehen für einen störungsfreien, im günstigsten Fall von anderen Reisenden separierten Fanreiseverkehr lediglich begrenzte Ressourcen und Transportkapazitäten zur Verfügung. Dies gilt auch für zusätzliches Sicherheitspersonal sowie bei den Betreibern von Stationen und Haltestellen für zusätzliche Toilettenanlagen. Selbst im Falle einer Bestellung und Finanzierung der Leistungen durch Dritte kann sich daher eine jeweils sporadisch erforderlich werdende Bereitstellung bzw. Beschaffung als schwierig erweisen.

Vor diesem Hintergrund werden eine grundsätzliche Unterstützung und intensive Kooperation zugesagt. Konkrete Ansprüche auf ggf. sogar mit öffentlichen Mitteln finanzierte Leistungen können sich hieraus jedoch nicht ergeben.

4. Generelle, z. B. in Beförderungsbedingungen verankerte Alkoholkonsumverbote bedürfen zu ihrer Wirksamkeit einer von den Verkehrsunternehmen alleine in der Regel nicht zu leistenden umfassenden Kontrolle und Durchsetzung. Daher ist für den gebotenen Einzelfall ein befristetes Alkoholverbot durch eine Allgemeinverfügung vorzuziehen. Dieses sollte dann sowohl den Reiseweg als auch das Stadion und dessen Umfeld umfassen. Zur Durchsetzung muss dem jeweils eine intensive Abstimmung zwischen den Netzwerkpartnern vorausgehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

eGovernment / Deutschland-Online - Handlungsfeld "Kfz-Wesen"
(Online-Zulassung von Fahrzeugen)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Federführerin, Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, und des Landes Rheinland-Pfalz zum Teilprojekt "Standardisiertes Datenaustauschformat für das Kfz-Wesen (XKfz-Standard)" zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt der Finanzierung des Mehrbedarfs von 60.000 Euro für das Jahr 2012 gemäß dem Finanzierungsvorschlag nach dem modifizierten Königsteiner Schlüssel, Modell PFA zu.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Planungen von Großvorhaben im Verkehrssektor -
Handbuch für eine bessere Bürgerbeteiligung

Die Verkehrsministerkonferenz führt eine Aussprache.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 4.10 der Tagesordnung:

Benzinpreisbremse - Maßnahmen für faire und transparente Preise bei Kraftstoffen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass sich die aktuellen Entwicklungen bei den Kraftstoffpreisen zunehmend zu einem Mobilitätshemmnis entwickeln und damit die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland nachhaltig gefährden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung des Bundeskartellamts, dass der Wettbewerb auf dem deutschen Kraftstoffmarkt nur eingeschränkt funktioniert, mit der Folge, dass die Kraftstoffpreise an den Tankstellen höher sind als notwendig.
3. Im Interesse der auf Mobilität angewiesenen Bürgerinnen und Bürger, insbesondere der Berufspendler und Familien, der Unternehmen sowie dem ohnehin schon stark belasteten Personen- und Güterkraftverkehrsgewerbe bedarf es geeigneter Maßnahmen, um das unnötig hohe Preisniveau und die für die Kunden nicht mehr nachvollziehbaren Preisschwankungen einzudämmen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz ist davon überzeugt, dass mehr Wettbewerb und Transparenz bei der Preisbildung zu weniger starken Ausschlägen bei den Mineralölpreisen führen können.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Beschluss des Bundesrates vom 30. März 2012 (Drucksache 870/11) mit dem die Bundesregierung aufgefordert wird, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, den Wettbewerb auf dem

Kraftstoffmarkt zu intensivieren und für ein faires Preisniveau zu sorgen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, den Beschluss des Bundesrates unverzüglich umzusetzen und über den Sachstand in der Herbstsitzung 2012 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss dem Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und der Bundesministerin für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zu übermitteln. Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz und der Verbraucherschutzministerkonferenz mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Deutschlandtakt

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVBS unter Bezugnahme auf ihren Beschluss vom 6./7. April 2011 zum Deutschlandtakt, das Leistungsverzeichnis im etablierten Lenkungskreis zeitnah zu erörtern mit dem Ziel, die Ausschreibung des Vorhabens im Sommer dieses Jahres abzuschließen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Qualitätsprobleme der DB AG im Winter

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz baut auf eine Verstetigung der Finanzierung des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), um gemeinsam mit der DB AG die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen mittelfristig sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Planungskostenbudget für Schieneninfrastrukturprojekte

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die dargestellten Aktivitäten als ersten Schritt zur Umsetzung des im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarten Planungskostenbudgets.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, bei der weiteren Umsetzung des Planungskostenbudgets die folgenden Eckpunkte zu berücksichtigen:
 - Erstreckung des Planungskostenbudgets auf die Leistungsphasen 1 bis 4, d. h. bis zum Erreichen der Baureife;
 - Einrichtung eines tatsächlichen und angemessen dotierten Budgets; jährliche Sammelvereinbarung nur für Einstiegsphase;
 - Einbeziehung der Länder bei der Festlegung der durch das Planungskostenbudget dotierten Projekte.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Bericht über das Gespräch des Vorsitzenden der VMK mit dem Vorsitzenden
des Vorstands der DB AG

Das Thema wurde im Kamin erörtert

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.5 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt grundsätzlich die Initiative des Bundes, mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz für den Eisenbahnsektor einen eigenen Regulierungsrahmen zu schaffen. Der vom Bund vorgelegte Gesetzentwurf enthält einige Ansätze, die in die richtige Richtung weisen. So entspricht etwa die vorgesehene Ex-ante-Genehmigung der Entgelte durch die Regulierungsbehörde dem Schutz der Zugangsberechtigten und die Einführung des Beschlusskammerprinzips einer langjährigen Forderung der Länder.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist allerdings darauf hin, dass nach dem vorliegenden Gesetzentwurf Investitions- und Instandhaltungskosten sowie weitere Kosten (z. B. zur Erhöhung der Sicherheit) nicht der Regulierung unterworfen werden sollen. Damit würden rund zwei Drittel der Infrastrukturkosten der Regulierung entzogen. Auskunftsrechte der Bundesnetzagentur zu diesen Kostenbestandteilen sind nicht vorgesehen. Dies käme sogar einer Schwächung der Bundesnetzagentur gleich. Die Verkehrsministerkonferenz teilt insoweit die Auffassung des Bundes nicht, wonach eine Regulierung der Investitions- und Instandhaltungskosten deshalb verzichtbar sei, weil die Effizienz des Mitteleinsatzes bereits auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geprüft werde. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich daher dafür aus, die gesamten Kosten der Leistungserbringung der Regulierung zu unterwerfen. Sie hält es darüber hinaus für verfehlt, die anzusetzende Kapitalverzinsung an einer

"kapitalmarktüblichen" Verzinsung zu orientieren, weil diese nicht im Einklang mit den Gemeinwohlzielen der Infrastruktur steht. Es ist daher eine diesen Zielen entsprechende Verzinsung vorzusehen.

3. Zur Stärkung der Eisenbahn im intermodalen und intramodalen Wettbewerb hält es die Verkehrsministerkonferenz für sachgerecht, ein sektorspezifisches Verbot des Marktmachtmissbrauchs entsprechend den Vorbildern im Energiewirtschaftsrecht und im Telekommunikationsrecht im Gesetz zu verankern und durch die Bundesnetzagentur überwachen zu lassen. Die Befugnis sollte generalisierend gefasst sein und sicher stellen, dass alle relevanten Zugangsfragen auch in vor- und nachgelagerten Märkten bei Bedarf aufgegriffen und zügig einer Klärung zugeführt werden können. Dies betrifft derzeit insbesondere die Versorgung mit Fahrstrom (u. a. Rabattstaffel, Rückspeisevergütung) sowie Vertriebsleistungen und Fahrgastinformation.
4. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die neuen Regulierungsvorschriften nicht dazu führen werden, den Grundgedanken der Netzsolidarität über das Gesamtnetz in Deutschland aufzugeben. Sollte eine funktionsfähige Regulierung (Transparenz, Effizienz, Kostenzuordnung) eine Umschichtung der Netznutzungsentgelte bewirken, so ist diese nur realisierbar, wenn diese Effekte zeitgleich bei der Revision der Regionalisierungsmittel entsprechend berücksichtigt werden. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet im Übrigen, dass die aufgrund mangelnder Marktfähigkeit ggf. abgesenkten Infrastrukturentgelte im Güter- und Personenfernverkehr nicht durch entsprechend angehobene Entgelte im SPNV ausgeglichen werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, entsprechend dem Beschluss des Bundesrates vom 29. September 2010 (Drs. 553/10 (Beschluss)) die Grundsätze eines Systems zur Erhebung lärmabhängiger Nutzungsentgelte im Rahmen des Eisenbahnregulierungsgesetzes per Gesetz oder Verordnung zu regeln und nicht alleine der Entscheidung des Schienenwegbetreibers zu unterwerfen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz hält es mit Verweis auf den Beschluss des Bundesrates vom 5. März 2010 (Drs. 64/10 (Beschluss)) weiterhin für erforderlich, dass zukünftig die Trassenerlöse und Stationsentgelte ausschließlich bei den DB-Infrastrukturgesellschaften verwendet und eine Abführung an die Holding ausgeschlossen werden sollen. Bereits im Rahmen der Regulierung sind geeignete Vorgaben vorzusehen, um die Angemessenheit konzerninterner Verrechnungspreise zwischen den Netzgesellschaften einerseits und Verkehrsbetriebsgesellschaften andererseits sicher zu stellen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz weist daraufhin, dass das derzeitige Trassen- und Stationspreissystem (Ausweisung der Entgelte für Trassen in Euro je Zugkilometer und der Stationshalte in Euro je Halt) keine Anreize für Mehrverkehre bietet. Mit der vorgesehenen gesetzlichen Festschreibung dieser Struktur wären Pauschaltarife für Streckennutzungen und Grenzkostentarife zur Stimulierung von Mehrverkehren ausgeschlossen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Gewerbesteuerrechtliche Hinzurechnung von Trassenentgelten

1. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die vom Bundesfinanzministerium der Finanzen (BMF) angestrebte gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Trassenentgelten ab. Sie verweist darauf, dass Trassenentgelte im Hinblick auf die damit auch abgegoltenen weitergehenden Leistungen nicht als Mietzahlungen qualifiziert werden können und damit nicht in die gewerbesteuerliche Bemessungsgrundlage einzubeziehen sind.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist im Übrigen darauf, dass bei einer gewerbesteuerrechtlichen Hinzurechnung aufgrund des Organschaftsverhältnisses bei den Verkehrsunternehmen des DB-Konzerns keine Steuerpflicht für zu zahlende Trassenentgelte bestehen würde. Damit würden im Wesentlichen nur die Privatbahnen steuerlich belastet und damit das Prinzip der diskriminierungsfreien Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ausgehebelt. Intramodale Wettbewerbsverzerrungen wären die Folge.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die gewerbesteuerliche Hinzurechnung der Trassenentgelte zudem zu einer einseitigen Belastung des Verkehrsträgers Schiene führen und sich damit verzerrend auf den intermodalen Wettbewerb im Güterverkehr auswirken würde. Dies steht im Widerspruch zu dem erklärten Ziel, den Verkehrsträger Schiene im Wettbewerb zu stärken. Schließlich würde dies auch zu einer zusätzlichen Kostenbelastung des SPNV führen, die letztlich von den SPNV-Aufgabenträgern und durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu tragen wäre.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sich beim BMF weiter dafür einzusetzen, dass eine gewerbsteuerliche Hinzurechnung von Trassenentgelten nicht weiter verfolgt wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 5.7 der Tagesordnung:

Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Sachsen-Anhalt zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bis zur parlamentarischen Sommerpause 2012 eine endgültige Fassung des Regelungsvorschlages zur Umsetzung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. Oktober 2011 vorzulegen und diesen nach einer vorherigen Abstimmung mit den Ländern für die Länder zeitnah in das Bundesratsverfahren einzubringen.
3. Zur weiteren Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr hält es die Verkehrsministerkonferenz nach wie vor für erforderlich, dass die Arbeitszeiten der selbstständigen Triebfahrzeugführer, die im allgemeinen für mehrere Eisenbahnunternehmen tätig sind oder nicht Arbeitnehmer sind, analog den Arbeitszeiten der Triebfahrzeugführer mit Arbeitnehmer-eigenschaft geregelt werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, über die Ergebnisse seiner diesbezüglichen Prüfung hinsichtlich einer Regelung im Allgemeinen Eisenbahn Gesetz (AEG) oder aufgrund des AEG in der Herbstsitzung 2012 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Verzicht auf Umkennzeichnung bei bundesweitem Wohnort- und Halterwechsel

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für den Verzicht der Umkennzeichnung bei bundesweitem Wohnortwechsel aus und bittet den Bund, die dafür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Reform des Fahrlehrerrechts

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), auf der Grundlage des Eckpunktepapiers der Bund-Länder-Arbeitsgruppe alsbald eine umfassende Reform des Fahrlehrerrechts in Angriff zu nehmen mit dem Ziel, die Reform noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen.
2. Das BMVBS wird gebeten, über den Stand der Reformberatungen in der Herbstsitzung 2012 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises "Straßenbaupolitik" zur zeitlichen Umsetzung der Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen zur Kenntnis. Soweit der Bund auf einer zeitnahen und umfassenden Nachrechnung aller Brücken bestehen sollte, stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass dies über die regelmäßigen Aufgaben und Pflichten der Auftragsverwaltung hinausgeht und die Bereitstellung von Mitteln des Bundes für die Auftragsverwaltung erfordert.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, im Umsetzungszeitraum eine ausreichende und kontinuierliche Mittelbereitstellung für die erforderlichen Maßnahmen der Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen (Investitionsvolumen ca. 5 bis 7 Mrd. €) sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2012
in Kassel

Punkt 7 der Tagesordnung:

Neuorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
Klassifizierung der Bundeswasserstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Niedersachsen und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über den aktuellen Sachstand der Neuorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - Klassifizierung der Bundeswasserstraßen - zur Kenntnis.
2. Sie bittet das BMVBS weiterhin, die Länder frühzeitig, umfassend und unmittelbar in die weitere Erarbeitung der Klassifikation der Binnenwasserstraßen im Rahmen der WSV-Reform einzubeziehen.
3. Die Länder mit Bundeswasserstraßen sowie See- und Binnenhäfen sind von den Ergebnissen der Bewertung sowie den daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen der Wasserstraßenklassifikation unmittelbar betroffen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher das BMVBS auf, ein Beteiligungsverfahren im Sinne der aktuell tätigen Arbeitsgruppe aus Bund und Ländern ein- und fortzuführen, welches die gebotene Abstimmung gewährleistet.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMVBS auf, die Länder sowie die Verbände bei der angestrebten strategischen Fortentwicklung des Wasserstraßennetzes zu beteiligen, um so alle Aspekte einer denkbaren Kategorisierung und der Änderung in der Organisation der WSV berücksichtigen zu können.