

**Beschluss-
Sammlung
Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode**

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 2.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren einstimmigen Beschluss vom 22./23. November 2006.
2. Sie stellt fest, dass die Länder weder in die Vorüberlegungen noch in die Arbeiten am Gesetzentwurf ausreichend eingebunden wurden. Die Verkehrsministerkonferenz hat mit dem oben genannten Beschluss jedoch auf verschiedene Aspekte hingewiesen, die ein Privatisierungsgesetz aus Sicht der Länder berücksichtigen muss, um den Interessen der Länder als Besteller des Nahverkehrs gerecht zu werden.
3. Es kann bislang nicht festgestellt werden, dass diese Länderinteressen angemessen berücksichtigt werden:
 - Die Leistungsfähigkeit des Netzes in der Fläche kann nur sichergestellt werden, wenn nicht nur die Verwendung eines Anteils der Investitionsmittel in Nahverkehrsinfrastruktur festgeschrieben, sondern dies auch von effektiven Kontrollmechanismen und Sanktionen flankiert wird. Es sollte ferner Transparenz über die regionale Aufteilung geschaffen werden.
 - Erforderlich sind ferner Regelungen zur Mittelausstattung für die Stationen und entsprechende Qualitätsvorgaben.
 - Die Länder müssen in die Verhandlungen zwischen Bund und DB AG über die notwendige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eng eingebunden werden.

- Um einen ausreichenden verkehrspolitischen Einfluss zu gewährleisten und den Wettbewerb auf der Schiene nicht zu behindern, muss sichergestellt werden, dass die Infrastrukturunternehmen die Investitionsentscheidungen unabhängig von den Interessen konzerneigener Verkehrsunternehmen treffen. Die Verkehrsministerkonferenz erneuert ferner ihre Forderung, Regelungen für Einsatz von Eigenmitteln durch die DB AG insbesondere zugunsten des Nahverkehrs zu treffen.
 - Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. November 2006 wurde die Bundesregierung ferner gebeten, eine optionale Übernahme von regionaler Schieneninfrastruktur zur Bewirtschaftung durch die Länder (nebst angemessener Mittelausstattung) zu ermöglichen und die hierfür erforderlichen Regelungen durch eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe prüfen zu lassen. Diese vertiefte Auseinandersetzung hat nicht stattgefunden; stattdessen wird dem Anliegen mit Verweis auf Systemvorteile des integrierten Betriebs eine Absage erteilt.
 - Nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz sollte sich der Bund eine eigene Datengrundlage zum Netzzustand verschaffen, die auch regional gegliedert und den Ländern zur Verfügung gestellt werden kann.
4. Mit Beschluss vom 22./23. November 2006 hat sich die Verkehrsministerkonferenz im Rahmen der Stärkung der Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur für eine ex-ante-Regulierung von Trassen- und Stationspreisen ausgesprochen. In diesem Beschluss hat die Verkehrsministerkonferenz weiterhin begrüßt, dass das Netz - entsprechend der Forderung des BT-Beschlusses - im Eigentum des Bundes stehen soll.
 5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung erneut auf, die Länderinteressen angemessen zu berücksichtigen.
 6. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Begleitung des Prozesses der Bahnprivatisierung, insbesondere der Erarbeitung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG. Die Arbeitsgruppe soll bestehen aus drei B- und zwei A-Ländern unter Vorsitz des Landes Sachsen-Anhalt. Zusätzlich wird der Vorsitzende des Arbeitskreises "Bahnpolitik", Herr Wellner, an der Arbeitsgruppe teilnehmen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt in Aussicht, zu einer Sondersitzung im Anschluss an die Zuleitung des Gesetzentwurfs an den Bundesrat bis zur Behandlung im Verkehrsausschuss des Bundesrates (voraussichtlich Ende Mai/Mitte Juni 2007) zusammen zu treten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 2.2 der Tagesordnung:

Berücksichtigung der Erfordernisse des Schienengüterverkehrs bei Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur angesichts der Prognose der Verdoppelung des Güterverkehrs bis 2015
Stand der Erarbeitung/Umsetzung eines Förderprogramms zur Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen

Bewertung der Situation des Schienennetzes auf der Grundlage des Berichtes des Bundesrechnungshofes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Berichterstattung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung u. a. zu den Maßnahmen, mit denen eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2015 erreicht werden soll, und die Information über die Zukunft der Gleisanschlussförderrichtlinie zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seiner Frühjahrstagung 2008 um eine erneute Berichterstattung. In der erneuten Berichterstattung wird eine verbindliche Aussage erwartet, ob der Bund eine Weiterführung der Gleisanschlussförderrichtlinie nach deren Auslaufen am 31. August 2009 vorsieht.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 2.3 der Tagesordnung:

Novelle Regionalisierungsgesetz, Finanzaussage des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel zu Leistungsreduzierungen im Schienenpersonennahverkehr führt und insbesondere auch im investiven Bereich in erheblichem Maße nachteilige Folgen zeigt. Dennoch haben sich die Länder äußerst kooperativ gezeigt, um einen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung zu leisten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass Planungssicherheit gerade angesichts der Kürzungen unabdingbar ist. Sie fordert daher die Bundesregierung auf, § 5 Abs. 5 des Gesetzentwurfs dahingehend zu ändern, dass die nächste Revision erst 2019 mit Wirkung für 2020 stattfindet.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die Länder auf freiwilliger Basis Transparenz über die Mittelverwendung in den Jahren 2002 bis 2005 sowie die Planungen von 2006 bis 2010 hergestellt haben. Sie stellt fest, dass ein jährlicher Verwendungsnachweis im Regionalisierungsgesetz systemfremd und unnötig ist. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher die Bundesregierung auf, § 6 Abs. 2 des Gesetzentwurfs ersatzlos zu streichen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 2.4 der Tagesordnung:

Untersagung von Verkehrszusammenschlüssen im ÖPNV durch BGH-Entscheidungen

Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, die Wirtschaftsministerkonferenz vom Ergebnis der Beratungen des Arbeitskreises "Öffentlicher Personenverkehr" zu informieren. Danach werden die Landeskartellbehörden im Rahmen ihrer nach § 40 Abs. 4 GWB vorgesehenen Beteiligung an Fusionskontrollverfahren gebeten, die PBefG-Genehmigungsbehörden verstärkt in einschlägige Kartellverfahren einzubinden und den Landesverkehrsressorts Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.1 der Tagesordnung:

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Vorsitzenden der Sonderarbeitsgruppe zur Kenntnis. Sie bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vor einer abschließenden Beschlussfassung über die Richtlinie zu untersuchen, welche Auswirkungen die vorgesehene Rundungsregel für die Ermittlung von Grenzwertüberschreitungen im Bereich von Ausbaumaßnahmen bei der Lärmvorsorge und darüber hinaus bei der Lärmsanierung auch mit Blick auf die Kostenfolgen haben kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.2 der Tagesordnung:

Übertragung von Aufgaben der Fahrzeugzulassung auf beliehene Dritte und Vereinfachung des Zulassungsverfahrens

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abschließend zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.3 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren einstimmigen Beschluss vom 16./17. Mai 2006 und stellt erneut fest, dass die Fortführung der Förderung der Straßenverkehrstelematik im Rahmen des TEN-T Zuschussprogramms einen wichtigen Beitrag zur verbesserten, sicheren und umweltfreundlichen Nutzung vorhandener Straßenkapazitäten leistet.
2. Sie stellt fest, dass mit der in den Planungen der Kommission bislang für die Jahre 2007 bis 2013 vorgesehenen Mittelausstattung von 300 Mio. € für den Bereich der Straßenverkehrstelematik die qualifizierte Fortführung der erfolgreichen Programme gefährdet ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, sich auf europäischer Ebene auch im weiteren Verfahren mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass
 - mehr als 300 Mio. € für Straßenverkehrstelematik zur Verfügung gestellt werden
 - und
 - eine über den 7-Jahreszeitraum kontinuierliche und ausgeglichene Mittelausstattung erfolgt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund außerdem, die übergreifenden Themen der euroregionalen Projekte in Deutschland mit den beteiligten Ländern zu erörtern und aktiv an deren weiterer Entwicklung mitzuarbeiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.4 der Tagesordnung:

Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt die vom Arbeitskreis "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten" vorgelegte Stellungnahme.
2. Sie bittet ihren Vorsitzenden, die Stellungnahme dem Vorsitzenden der Ministerkonferenz für Raumordnung zu übermitteln.

...

Stellungnahme der Verkehrsministerkonferenz zu der von der Ministerkonferenz für Raumordnung vorgelegten Broschüre "Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland"

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) beschlossenen Leitlinien und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland.
2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung der MKRO, dass die demografische Entwicklung, die Globalisierung der Wirtschaft und die fortschreitende europäische Integration eine Überprüfung und vorausschauende Anpassung der gesamträumlichen Zielsetzungen erfordern. Änderungen der genannten Rahmenbedingungen beeinflussen auch die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, die in engen Wechselbeziehungen zu den Raum- und Standortstrukturen steht. Die Verkehrsministerkonferenz sieht daher in der Fortschreibung der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung eine wichtige Orientierungshilfe für die zukünftige Ausrichtung der Verkehrspolitik.
3. Raumentwicklung und Verkehrspolitik müssen in gegenseitiger Abstimmung den sich wandelnden räumlichen Bedürfnissen Rechnung tragen. Bei der Beurteilung der unterschiedlichen räumlichen Anforderungen besteht aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz grundsätzliche Übereinstimmung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz ist bereit, ihren Beitrag zur Umsetzung der in den Leitbildern "Wachstum und Innovation", "Daseinsvorsorge sichern" und "Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften gestalten" formulierten Zielsetzungen für eine ausgewogene Entwicklung von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zu leisten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das entwicklungspolitische Konzept für Wachstum und Innovation. Sie stimmt mit der MKRO überein, dass in den Metropolregionen und ihren Verflechtungsräumen ein wachsender Bedarf an hochwertigen nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen besteht, der baldmöglichst befriedigt werden muss. Auch außerhalb der großen Metropolregionen ist das räumliche Entwicklungspotenzial durch geeignete Verkehrsmaßnahmen zu stärken. Nähere Aussagen müssen einer weiteren Konkretisierung des raumordnerischen Leitbildes vorbehalten bleiben.

6. Die Verkehrspolitik wird auch weiterhin ihren Beitrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge leisten. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im Leitbild "Daseinsvorsorge sichern" geforderte Neuausrichtung von Strategien, Standards und Instrumenten zur Erhaltung wertgleicher Lebensverhältnisse in Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang und alternder Bevölkerung. Die geforderte Anpassung der Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts schließt eine Überprüfung und ggf. Modifizierung notwendiger öffentlicher Leistungen ein. Im Verkehrsbereich stellt sich insbesondere die Aufgabe, das traditionelle Angebot des Nah- und Regionalverkehrs durch neue Formen kollektiver und individueller Mobilitätsangebote zu ergänzen. Gemeinsames Ziel von Raumentwicklung und Verkehrspolitik bleibt es, in allen Teilräumen eine angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

7. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt den im Leitbild "Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften gestalten" beschriebenen Grundsätzen zur Gestaltung einer nachhaltigen Raumnutzung zu. Sie hält aufgrund des engen Wirkungszusammenhangs zwischen Verkehr und Raumordnung eine vertiefte Abstimmung von Siedlungs-, Standort- und Infrastrukturentwicklung für geboten. Soweit wirtschaftliche und verkehrliche Bedürfnisse einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfor-

dern, ist die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen nicht immer zu vermeiden. Der zusätzliche Bedarf wird sich aber bei den verkehrspolitisch gesetzten Planungsmaximen "Ausbau vor Neubau/Bündelung großräumiger Verkehrskorridore und -trassen" in engen Grenzen halten

8. Die Verkehrsministerkonferenz ist sich bewusst, dass der Verkehrspolitik bei der Umsetzung räumlicher Entwicklungskonzepte besondere Verantwortung zukommt. Sie weist allerdings darauf hin, dass die Erfüllung dieser Aufgabe an die Bereitstellung ausreichender Finanzierungsmittel gebunden ist. Sie erinnert in diesem Zusammenhang an die fortlaufende Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.5 der Tagesordnung:

Klimaschutz in der Verkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz sieht im Klimaschutz eine weltweite Herausforderung, die internationale, europäische und nationale Anstrengungen erfordert. Sie verweist auf den Europäischen Rat vom 8./9. März 2007, der bis zum Jahr 2020 ein international zu vereinbarendes Treibhausgasminderungsziel in Höhe von 30 Prozent gegenüber 1990 für die Industrieländer begrüßt hat. Der Rat hat zudem unter der deutschen Präsidentschaft für die EU eine Minderungsverpflichtung in Höhe von 20 Prozent bis 2020 gegenüber 1990 beschlossen und eine Erhöhung auf 30 Prozent ins Auge gefasst, sofern noch andere Staaten diesen Weg beschreiten. Der Rat hat zudem die Ziele eines 20-prozentigen Anteils erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch und eines 10-prozentigen Biokraftstoffanteils bis 2020 bekräftigt.

Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die Bestrebungen des Europäischen Rates und der Bundesregierung für eine integrierte Klimaschutzpolitik, wonach alle Sektoren ihren Beitrag zur Senkung der Treibhausgase beitragen müssen. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass im Verkehrsbereich bereits in der Vergangenheit erhebliche Anstrengungen zur Senkung der CO₂-Emissionen unternommen worden sind. Die Verkehrsministerkonferenz stellt aber ausdrücklich fest, dass im Verkehrssektor auch in Zukunft weitere Beiträge im Dienste des Klimaschutzes erforderlich sind.

2. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (Arbeitskreis "Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten") das Thema "Klimaschutz in der Verkehrspolitik" zu beraten und zur nächsten regulären Verkehrsministerkonferenz zur Herbstsitzung 2007 einen ersten Bericht vorzulegen.

Begründung:

Mit dem Kyoto-Protokoll 1997 wurde eine gemeinsame Grundlage der internationalen Staatengemeinschaft für eine globale Klimaschutzpolitik geschaffen. Mit der "Berliner Erklärung" anlässlich des 50. Jahrestags der Unterzeichnung der Römischen Verträge vom 25. März 2007 haben die Staaten der EU bekräftigt, beim Klimaschutz gemeinsam voranzugehen und ihren Beitrag zu leisten, um der globale Bedrohung durch den Klimawandel entgegen zu wirken.

Die EU will den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf weniger als 2°C über dem vorindustriellen Niveau begrenzen. Die Kommission hat hierzu vorgeschlagen, bis zum Jahr 2020 eine Senkung der Treibhausgasemissionen der Industrieländer um 30 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 im Rahmen internationaler Verhandlungen anzustreben. Ergänzend schlug sie eine Selbstverpflichtung der EU vor, unabhängig von internationalen Vereinbarungen durch ihr Emissionshandelssystem, weitere Maßnahmen zum Klimawandel sowie energiepolitische Maßnahmen die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Der Europäische Rat am 8./9. März 2007 das Ziel der internationalen Vereinbarung gebilligt und eine entsprechende EU-Selbstverpflichtung beschlossen.

Diese außerordentlich ehrgeizigen Ziele können jedoch nur erreicht werden, wenn eine integrierte Klimaschutzpolitik betrieben und in allen Sektoren verstärkte Anstrengungen zur Minderung der Klimagase unternommen werden.

Zur Erzielung von Energieeinsparungen im Verkehr sind eine Vielzahl von Maßnahmen erforderlich. Im Zentrum stehen die Weiterentwicklung energiesparender Abtriebs- und Fahrzeugkonzepte, die Schaffung von zusätzlichen Anreizen zum verstärkten Einsatz energieeffizienter Technologien, eine Umstellung der Kfz-Steuer auf eine CO₂-basierte Besteuerung unter Beibehaltung der bewährten Differenzierung nach Schadstoffklassen, eine verstärkte Nutzung CO₂-ärmerer Kraftstoffe, die verbesserte Abstimmung von Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung, die Herbeiführung eines Bewusstseinswandels bei den Verkehrsteilnehmern und damit die Veränderung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs. Als Element einer integrierten Klimaschutzpolitik, die sich marktsteuernder Anreizmechanismen bedient, sind auch die Einsatzmöglichkeiten neuer Instrumente, wie der Emissionshandel, eine mögliche Option im Bereich der Verkehrspolitik. Das gilt namentlich für den Luftverkehr aber auch für den Straßenpersonen- und -güterverkehr.

Im Verkehrsbereich sind verstärkte Anstrengungen zur Nutzung der bestehenden umfangreichen technischen Potenziale zur Verbrauchsminderung erforderlich. Kernelemente der Forschung und Entwicklung müssen effiziente Antriebskonzepte, saubere Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen und intelligente Fahrzeuge aber auch infrastrukturelle Innovationen sein. Eine Verkehrspolitik, die sich als Teil einer offensiven integrierten Klimaschutzpolitik versteht, leistet nicht nur einen notwendigen Beitrag zur Erreichung der Minderung der Treibhausgase, sondern auch einen Beitrag zu Festigung des Wirtschaftsstandortes und zur Sicherung der Beschäftigung. Zudem würde eine höhere Energieeffizienz dazu beitragen, die stei-

gende Energieimportabhängigkeit der EU vom Öl zu mindern und damit die Versorgungssicherheit zu erhöhen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.6 der Tagesordnung:

Begleitetes Fahren mit 17 - Erfahrungsaustausch

Das Thema wird diskutiert und eine gegenseitige Information über die statistischen Daten vereinbart.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 3.7 der Tagesordnung:

Auswirkungen des Energiesteuer- und Biokraftstoffquotengesetzes auf die Produktion von Biokraftstoffen in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt darin überein, dass die derzeitige Marktentwicklung bei reinem Biodiesel und Pflanzenölkraftstoffen aufgrund der Regelungen des derzeitigen Energiesteuergesetzes in Verbindung mit der Entwicklung der Preise für fossilen Diesel in den letzten Monaten zu einer unbefriedigenden Situation im Biokraftstoffsektor geführt hat.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass durch die bestehenden Regelungen des Energiesteuergesetzes und des Biokraftstoffquotengesetzes die Wettbewerbsfähigkeit reiner Biokraftstoffe (Biodiesel, Pflanzenöle) nicht nachhaltig gewährleistet werden kann. Sie sieht grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Änderung des Energiesteuergesetzes hinsichtlich der notwendigen flexiblen Anpassung der Steuerbelastung bei reinen Biokraftstoffen im Falle einer Über- und Unterkompensation. Solche Anpassungen sollten künftig auch kurzfristig möglich sein.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMELV, beim Bundesministerium für Finanzen darauf hinzuwirken, dass der jährliche Bericht über die Markteinführung der Biokraftstoffe und die Entwicklung der Preise für Biomasse so schnell wie möglich erstellt wird. Dieser sollte im Falle einer Unterkompensation Vorschläge zur Anpassung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe entsprechend der Entwicklung der Rohstoffpreise an die Marktlage enthalten. Daraus sind umgehend die notwendigen Konsequenzen zur

Stabilisierung des Biokraftstoffmarktes zu ziehen. Diese können auch eine Senkung der Biokraftsteuer beinhalten.

Begründung:

Grundsätzlich wird die Einführung einer Beimischungspflicht von Biokraftstoffen sowie die Förderung reiner Biokraftstoffe begrüßt.

Angesichts der Entwicklungen auf dem Markt für fossile Dieselmotorkraftstoffe und der Regelungen des Energiesteuergesetzes ist keine Überkompensation bei reinen Biokraftstoffen durch die aktuelle Steuerregelung, sondern eine Unterkompensation festzustellen. Dies führt dazu, dass erhebliche Produktionskapazitäten der Biodieselindustrie teilweise stillgelegt werden müssen, da angesichts der verkleinerten Preisdifferenz zwischen fossilem und biogenem Diesel und der verringerten Steuerbegünstigung Biodiesel einen Wettbewerbsnachteil erlitten hat. Die Nachfrage nach reinem Biodiesel ist aufgrund dieser Entwicklung deutlich rückläufig. Die Gefahr von "stranded investments" in diesem Sektor ist derzeit sehr groß.

Für den Spätsommer 2007 ist ein Bericht der Bundesregierung über die Auswirkungen der Besteuerung und der Biokraftstoffquote vorgesehen. Die gegenwärtige Lage macht es notwendig, dass unabhängig vom gesetzlich verankerten Bericht, auf eine Stellungnahme der Bundesregierung zu den Auswirkungen der Biokraftstoffbesteuerung und -quote gedrängt werden muss. Der Bericht sollte vor dem Hintergrund der aktuellen Preisentwicklung den Handlungsbedarf aufzeigen. Dies kann auch eine Steuersenkung beinhalten.

Weiterhin muss der Bericht Empfehlungen aufzeigen, wie der Absatz von reinem Biodiesel aufrecht erhalten werden kann, neben dem Absatz innerhalb der Biokraftstoffquote ("Zwei-Wege-Strategie").

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Sonderarbeitsgruppe "Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen" zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die VwV-StVO zu Zeichen 277 in Anlehnung an die Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppe "Lkw-Überholverbote auf Autobahnen" aus den Jahren 1997 und 2004 so neu zu fassen, dass auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen Überholverbote - auch auf längeren Strecken - angeordnet werden können, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von Lkw die Geschwindigkeit auf den Überholstreifen deutlich vermindert wird und es dadurch zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Dies ist in der Regel bei einer Belastung ab 2000 Kfz/h in Abhängigkeit von der Tagesganglinie der Fall.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund in diesem Zusammenhang der Frage nachzugehen, wie die in § 18 Abs. 1 StVO getroffene Regelung, dass Autobahnen und Kraftfahrstraßen nur mit Kfz benutzt werden dürfen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, so verändert werden kann, dass die technisch bestimmte mindestens erreichbare Höchstgeschwindigkeit deutlich angehoben wird. Allerdings sollen bisher zugelassene Fahrzeuge, die nicht wesentlich schneller fahren können, nicht ins nachgeordnete Netz abgedrängt werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, mögliche Regelungen für ein generelles Lkw-Überholverbot ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf allen Autobahnen bei extremen Wetterlagen, z. B. Schneefall, zu untersuchen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Modulare Nutzfahrzeuge

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die vorliegenden Studien in Kombination mit den praktischen Ergebnissen der in einigen Ländern laufenden Pilotvorhaben zur Zulassung modularer Nutzfahrzeugkombinationen eine noch nicht in allen Belangen ausreichende Datengrundlage für die Entscheidung der Frage ist, ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen modulare Nutzfahrzeugkombinationen dauerhaft zugelassen werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz setzt eine Arbeitsgruppe ein, die bis zur im Herbst 2007 tagenden Verkehrsministerkonferenz einen Bericht vorlegt, auf dessen Grundlage eine solche Entscheidung getroffen werden kann. Sie bittet den Bund, den Vorsitz zu übernehmen. Insbesondere soll der Bericht Hinweise darauf enthalten, ob unter den Aspekten der Auswirkungen auf den Verkehrsträger Schiene, der Verkehrssicherheit und des Schutzes der Verkehrsinfrastruktur modulare Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden könnten.
4. Bis zur Beratung des vorzulegenden Berichts werden außerhalb der bereits laufenden Versuche weitere Ausnahmen und straßenverkehrsrechtliche Erlaubnisse für modulare Nutzfahrzeugkombinationen nicht erteilt.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Harmonisierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Lkw-Maut

Das Thema wird diskutiert.

Beschlüsse werden nicht gefasst.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Parkerleichterungen für schwerbehinderte Menschen

1. Das von der Amtschefskonferenz vorgetragene Problem kann nur in Zusammenarbeit zwischen den Verkehrs- und Gesundheitsressorts sowie den für die Belange von Menschen mit Behinderungen zuständigen Ressorts von Bund und Ländern einer für die Betroffenen befriedigenden Lösung zugeführt werden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die von Land zu Land unterschiedliche Handhabung von Parkerleichterungen für Schwerbehinderte, auf die die Amtschefskonferenz durch Beschluss vom 24. Oktober 2006 aufmerksam gemacht hat, ebenfalls als Problem an. Dies betrifft die unterschiedlichen gesundheitlichen Voraussetzungen, die unterschiedlichen Parkerleichterungen und die uneinheitlichen Parkausweise.
3. Um eine bundesweite Geltung der Parkerleichterungen zu erreichen, bedarf es einer umfassenden Angleichung im Rahmen einer bundeseinheitlichen Regelung unter Berücksichtigung der unabwiesbaren Belange aller in der Mobilität beschränkten schwerbehinderten Menschen.
4. Zur Vorbereitung einer bundeseinheitlichen Regelung bittet die Verkehrsministerkonferenz die Gesundheitsministerkonferenz unter Berücksichtigung der auch im europäischen Ausland bestehenden Maßstäbe um einen Vorschlag für eine Neubestimmung der Personenkreise, die unter medizinischen Gesichtspunkten auf bestimmte Parkerleichterungen angewiesen sind, um die ihnen als Schwerbehinderte zustehenden Nachteilsausgleiche zu gewährleisten.

5. In die danach erforderlichen Überlegungen zur Überarbeitung entweder der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO oder der StVO sollten bei der Bestimmung der Parkerleichterungen auch die besonderen Probleme des innerstädtischen Lieferverkehrs infolge zugeparkter Ladezonen einbezogen und eine Verschärfung dieser Probleme möglichst vermieden werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Direktversand der Führerscheine bei der Erteilung der Fahrerlaubnis im Rahmen der Nutzung elektronischer Medien im Zuge des eGovernment zur medienbruchfreien Gestaltung der Datenübertragung

Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis zur nächsten Konferenz der Verkehrsminister am 9./10. Oktober 2007 in Merseburg Lösungsvorschläge zur Änderung der fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften vorzulegen, die optionsweise den Direktversand bei der Erteilung der Fahrerlaubnis ermöglichen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 5.1 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 wegen der Dynamik im Luftverkehrsbereich, in der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2008 einen erneuten Bericht vorzulegen, der auch Aussagen zur Einbeziehung der im Masterplan der Initiative "Luftverkehr für Deutschland" aufgeführten Flughäfen in die Vertragsgestaltung mit Drittstaaten beinhaltet.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission gegen die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen an/für Flughäfen

1. Die Länder stimmen mit dem Bund darin überein, dass es zur Förderung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Flughäfen unabdingbar ist, die Leitlinien der Europäischen Kommission für Regionalflughäfen zur Konkretisierung des Beihilferechts aus dem Jahr 2005 strikt zu beachten.
2. Die Länder nehmen zur Kenntnis, dass der Bund im Rahmen der Überarbeitung des "Flughafenkonzepts 2000 der Bundesregierung" die Vorgaben der Leitlinien der Kommission zur Konkretisierung des Beihilferechts aus dem Jahr 2005 weiter konkretisieren wird und gehen davon aus, dass sie daran beteiligt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 18./19. April 2007
in Wernigerode

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Nutzung von Tunneln durch kennzeichnungspflichtige Gefahrguttransporte

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, über Risikoanalysen für Gefahrguttransporte mit den Ländern in Erörterung über Lösungsmöglichkeiten einzutreten und den Ländern in der nächsten Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2007 zu berichten.