

28.06.99**Empfehlungen**EU - Fz - U - Vk

der Ausschüsse

zu **Punkt** der 741. Sitzung des Bundesrates am 09. Juli 1999**Ausgeliefert am 29. JUNI 1999**

Weißbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften:
"Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept
für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in
der EU"

KOM(98) 466 endg.; Ratsdok. 10778/98

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Finanzausschuß (Fz),

der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und

der Verkehrsausschuß (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
Fz
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt die Vorlage des Weißbuches als wichtige Grundlage zur inhaltlichen Weiterführung der Wegekostendiskussion. Er unterstützt die Zielsetzungen der Kommission:
 - Harmonisierung der unterschiedlichen Wegekostensysteme in den Mitgliedstaaten
 - Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern
 - Effizienzverbesserung des Verkehrssystems
 - Sicherung einer nachhaltigen verkehrlichen Mobilität.

EU
U

2. Der Bundesrat begrüßt die Integration der Grundsätze der Nachhaltigkeit und Effizienz in die EU-Verkehrspolitik und das damit verbundene Ziel, die externen Kosten des Verkehrs schrittweise zu internalisieren und die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern. Die heutigen Steuern und Abgaben für den Verkehr basieren in der Regel nicht auf echten Kostenrechnungen. Darin liegt eine Hauptursache für die Vernachlässigung ökologischer und sozialer Aspekte sowie für Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen den Verkehrsträgern. Eine Harmonisierung der Wegeentgelte in den Mitgliedstaaten der EU darf jedoch nicht zu einer finanziellen Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte führen.

EU
Fz
Vk

3. Der Bundesrat stellt fest, daß die Kommission vom Grünbuch „Faire und effiziente Preise“ hin zum Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturnutzung ...“ einen Richtungswandel vollzogen hat: das Grünbuch „Faire und effiziente Preise“ verlangt auf lange Sicht allgemein eine Vollkostendeckung. Das Weißbuch geht einen anderen Weg, denn es fordert Entgelte für alle Verkehrsträger nach dem Prinzip der „gesellschaftlichen Grenzkosten“, wobei bei beiden Ansätzen Ausnahmen vorgesehen sind.

EU
Fz
Vk

4. Der gemeinsame Markt macht dringend die Einführung fairer und effizienter Preise im Verkehr im Rahmen einer Harmonisierung der unterschiedlichen Wegekostenanlastungssysteme in den Mitgliedstaaten erforderlich. Dies ist notwendig im Hinblick auf den Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte, Regionen, Verkehrsträger (inkl. Verkehrsknoten), Verkehrsarten und Verkehrsrelationen im Hinblick auf bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Prinzipien der Wegekostenanlastung in den Mitgliedstaaten mit daraus resultierenden unterschiedlichen Verkehrspreisen insbesondere im Güterverkehr.

EU
Fz
Vk

5. Die Kommission zielt mit ihrem Ansatz auf Basis des Prinzips der Grenzkostentarifizierung auf die Schaffung eines Rahmens für die Wegekostenanlastung ab, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten erheblichen Spielraum zur Preisgestaltung haben. Damit können bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch die unterschiedlichen Verkehrspreise festgeschrieben und ggf. neue Wettbewerbsverzerrungen begründet werden. Deshalb ist der Bundesrat der

Ansicht, daß der von der Kommission verfolgte Ansatz letztlich nicht zielführend ist.

EU
Fz
Vk

6. Der Bundesrat sieht zudem die Gefahr, daß mit dem von der Kommission gewählten, theoretisch orientierten Ansatz eine auf Jahre angelegte Diskussion im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft, Verkehrswirtschaft und Politik über die Bestimmung und Ermittlung von „Grenzkosten“ und „externen Kosten“, die Praktikabilität sowie über die Grundsätze der Verkehrswegefinanzierung ausgelöst wird. Er befürchtet, daß dadurch die im gewerblichen Güterverkehr (inkl. der Verkehrsknoten) wegen der hier bestehenden spezifischen Wettbewerbssituation besonders dringliche gemeinschaftsweite Harmonisierung der Entgeltsysteme auf die lange Bank geschoben werden könnte.

EU
Fz
Vk

7. Um eine nachhaltige Mobilität im Verkehr zu sichern und Wettbewerbsverzerrungen durch verschiedene Entgelthanlastungssysteme und Preisgestaltung in den Mitgliedstaaten nicht zu verfestigen oder neue zu begründen, sind aber rasch pragmatische und politische Lösungen gefordert, bei denen der politische Konsens über die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsträger und -arten klar zum Ausdruck kommt. Dabei dürfen etwaige bei der Umsetzung vorgesehene Stufenlösungen nicht dazu führen, daß umweltverträgliche Verkehrsträger in eine Vorreiterrolle gedrängt werden, die deren Wettbewerbsfähigkeit weiter beeinträchtigt.

EU
Vk

8. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Anwendung grundlegend verschiedener Entgelthanlastungssysteme und tatsächlicher Preisgestaltung in den Mitgliedstaaten sind bei diesen Lösungen keine Mindestentgeltregelungen mit ergänzenden nationalen Spielräumen vorzusehen.

EU
U

9. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bezwecken eine Verkehrsverlagerung von ökologisch weniger effizienten Verkehrsarten wie Straßen- und Luftverkehr auf ökologisch effizientere Arten wie Schienen-, See- und Binnenschiffsverkehr. Zur Zeit herrscht eine Wettbewerbsungleichheit zu Lasten des Schienenverkehrs. Diese Diskriminierung, deren Ursache u.a. in den hohen Trassenkosten für die Eisenbahnen liegt, hat zu einer Abwärtsspirale geführt. Es ist zu befürchten, daß vor allem der Schienengüterverkehr in dieser Form nur noch wenige Jahre lebensfähig ist. Als Grundvoraussetzung für den Wettbewerb sollten die Trassenpreise im Schienenverkehr daher kurzfristig gesenkt werden;

eine Senkung der Trassenpreise führt über die Zunahme des Schienenverkehrs wieder zu höheren Trasseneinnahmen. Mittel- bis langfristig ist das Vollkostenprinzip für alle Verkehrsträger anzustreben. Bei der Neuregelung ist darauf zu achten, daß auf die Länder in Deutschland keine höheren Kosten zukommen.

EU
U

10. Der Bundesrat stellt fest, daß Deutschland als zentrales Transitland verkehrlich bereits heute überdurchschnittlich belastet ist und die Ausweitung der EU das erwartete Wachstum des Verkehrsaufwands verstärken wird. In Deutschland fallen dadurch steigende ökologische und damit volkswirtschaftliche Effekte an, die von den Verursachern nicht getragen werden.

Der Bundesrat sieht daher die Notwendigkeit, die Bewertung der festen und variablen externen Kosten zu harmonisieren und in die nutzungsabhängige Entgeltermittlung von deren Einführung an einzubeziehen. Nur damit wird das Verursacherprinzip umgesetzt und werden zugleich marktwirtschaftliche Anreize für eine Ressourcen- und Umweltschonung bei der Wahl der Transportmittel geschaffen sowie Wettbewerbsvorteile durch Umweltdumping vermieden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Kommission und im "Ausschuß von Regierungssachverständigen für die Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten" in diesem Sinne einzutreten.

EU
U

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darüber hinaus, bei der Kommission und im "Ausschuß von Regierungssachverständigen für die Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten" dafür einzutreten, daß die Internalisierung der externen Kosten um eine Lenkungskomponente ergänzt wird, die an den klimapolitischen Zielen und den Luftqualitätskriterien der EU (wie sie in der Rahmenrichtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität sowie deren Tochterrichtlinien festgelegt sind) sowie den realen Belastungen ausgerichtet ist.

EU
Fz
Vk

12. Der Bundesrat sieht erhebliche Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung des Konzepts. Dies betrifft die von der Kommission vorgeschlagene Änderung und/oder schrittweise Abschaffung anderer verkehrsbezogener Steuern oder Abgaben, wie auch die erforderliche Umverteilung der Wegeeinnahmen zwischen Bund, Ländern, Kommunen oder Verkehrsträgern, die ein umfangreiches bürokratisches und konflikträchtiges Ausgleichssystem erforderlich machen würde.

EU
Fz
Vk

13. Die Vorschläge der Kommission sind auch im Zusammenhang mit der von der Kommission für Verkehrsknoten angestrebten umfassenden Infrastrukturlenkung zur Kapazitätssteuerung zu sehen, die der Bundesrat insbesondere für Seehäfen entschieden zurückweist.

EU
Fz
Vk

14. Der Ansatz greift tief in die Verkehrswegeplanung und -finanzierung in Deutschland ein, ohne daß sich daraus ergebende Konsequenzen hinreichend reflektiert werden. Der Bundesrat sieht darin einen Widerspruch zum föderalen Prinzip der Bundesrepublik Deutschland und letztlich zum Subsidiaritätsprinzip.

EU
Fz
Vk

15. Die Annahmen der Kommission zur möglichen Gesamtkostendeckung der Verkehrsinfrastruktur sind nach Auffassung des Bundesrates weitgehend wirtschaftstheoretischer Natur. Der Bundesrat bezweifelt, daß durch die vorgeschlagene Entgeltregelung ausreichende Einnahmen der Gesamtkostendeckung der Wegenetze erzielt werden können. Das Prinzip der Grenzkostentarifizierung führt, da es die fixen Kosten nicht abdeckt, insbesondere im Schienenverkehr zu erheblichen Defiziten, die durch staatliche Subventionen ausgeglichen werden müssen. Der Bundesrat hat sich daher aus finanziellen, insbesondere aber auch aus ordnungspolitischen Gründen, gegen eine Begrenzung der Fahrwegentgelte auf die Höhe der sozialen Grenzkosten ausgesprochen (vgl. BR-Drucksache 835/98 (Beschluß)).

EU
Fz
Vk

16. Auch im Straßenverkehr wirft die Anwendung des Grenzkostenprinzips Probleme auf. Die Erwartung der Kommission, durch die Anlastung von Umweltkosten, insbesondere aber durch die Erhebung von Stauungsabgaben in Ballungsräumen zu einer Gesamtkostendeckung und darüber hinaus zu erheblichen Einnahmeüberschüssen zu gelangen, wird vom Bundesrat so nicht geteilt. Eine nur auf den gewerblichen Verkehr bezogene Anlastung von Stauungskosten ist nach Auffassung des Bundesrates nicht vermittelbar und auch kaum praktikabel und scheidet damit aus. Eine umfassende Einführung eines preispolitischen Instrumentariums zur Lenkung der Verkehrsnachfrage, die auch den Individualverkehr mit einschließt, wird zwar vom Bundesrat als Fernziel nicht ausgeschlossen. Eine Entscheidung hierüber wäre in allen Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Subsidiaritätsprinzips zu treffen.

EU
Fz
Vk

17. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Auswirkungen eines flächenhaften preispolitischen Instrumentariums auf Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Raumordnung, die öffentlichen Haushalte und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur noch eingehender Untersuchungen bedürfen. Er spricht sich daher dafür aus, den Schwerpunkt der Arbeiten kurz- und mittelfristig - so wie die Kommission dies vorschlägt - auf die Einführung eines gemeinschaftlichen Entgeltsystems für den gewerblichen Verkehr zu legen.

EU
Fz
Vk

18. Der Bundesrat unterstützt in diesem Sinne das im Weißbuch der Kommission für den Zeitraum bis zum Jahr 2000 vorgesehene Ziel der Weiterentwicklung und Harmonisierung der Entgeltsysteme für den gewerblichen Straßenverkehr, Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Häfen und Seeverkehrsinfrastruktur sowie Flughäfen. Als Grundlage gemeinschaftlicher Entgeltstrukturen befürwortet der Bundesrat dabei eine grundsätzliche Orientierung am Prinzip der Wegekostendeckung.

EU
Fz
Vk

19. Eine Einbeziehung externer Kosten wird vom Bundesrat unterstützt, wenn und sobald es gelingt, hierfür gemeinschaftliche Verfahrensgrundsätze zu entwickeln. Zwischenzeitlich begrüßt der Bundesrat die von der Kommission vorgeschlagene Differenzierung der Entgelte nach verkehrlichen und ökologischen Kriterien. Er fordert die Kommission auf, sich durch die Vorgabe strenger Sicherheits- und Umweltvorschriften für eine weitere Verringerung der externen Kosten des Verkehrs einzusetzen.

EU
Fz
Vk

20. Das Weißbuch klammert im Rahmen der Festlegung der Kostenelemente der Infrastrukturbereitstellung vollständig die Frage aus, ob und inwieweit ein externer - volkswirtschaftlicher - Nutzen des Verkehrs bei der Ermittlung der sozialen Grenzkosten einfließen muß. Der Bundesrat fordert deshalb die Kommission auf, den Aspekt des externen Nutzens des Verkehrs verstärkt zu untersuchen und in die weitere Diskussion einzubeziehen.

EU
Fz
Vk

21. Der Bundesrat begrüßt ebenso die von der Kommission angekündigten Bemühungen zur Harmonisierung der Mindeststeuersätze bei der Kfz-Steuer und zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen bei der mehrwertsteuerlichen Behandlung von Verkehrsleistungen.

- EU
Fz
Vk
22. Besondere Dringlichkeit hat aus Sicht des Bundesrates die Einführung fahrleistungsabhängiger, elektronisch erhobener Gebühren im Straßen-güterverkehr.
- EU
Fz
Vk
23. Die Entwicklung gemeinschaftlicher Entgeltstrukturen bei den Eisenbahnen setzt nach Auffassung des Bundesrates eine eindeutige Abgrenzung von öffentlicher und unternehmerischer Aufgabenverantwortung voraus. Der Bundesrat spricht sich dabei für eine Annäherung der Mitgliedstaaten bei der Bemessung des Staatsanteils an der Vorhaltung und Finanzierung der Schienennetze aus.
- EU
Fz
Vk
24. Bei der Bemessung staatlicher Zuschüsse sollten auch die besonderen Umweltvorteile der umweltfreundlichen Verkehrsträger und -arten Berücksichtigung finden. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß - zumindest solange eine volle Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr nicht möglich ist - ein Ausgleich für alle umweltschonenden Verkehrsträger und -systeme geboten ist.
- EU
Fz
Vk
25. Die nach Abzug des Staatsanteils verbleibenden Netzkosten der Eisenbahnen sind nach Auffassung des Bundesrates über die Erhebung von Wegeentgelten zu erwirtschaften. Automatische Verlustabdeckungen sollten damit ausgeschlossen werden.
- EU
Vk
26. Der Bundesrat begrüßt die Vorschläge der Kommission zur Weiterentwicklung der Gebührenstruktur bei der Anlastung der Kosten der Flugsicherung auf der Grundlage des Nutzer- und Verursacherprinzips.
- EU
Fz
Vk
27. Er begrüßt ebenso die Absicht der Kommission, Flugkraftstoff zu besteuern, sobald die internationale Rechtslage es der Gemeinschaft ermöglicht, entsprechende Steuern von allen Luftfahrtunternehmen (auch aus Drittstaaten) zu erheben.
- EU
Fz
Vk
28. Da es nicht erreichbar erscheint, das deutsche Modell der Entgeltanlastung im Schienenverkehr auf der Ebene der Gemeinschaft auch nur annähernd, alsbald und zeitgleich in allen Mitgliedstaaten durchzusetzen, fordert der Bundesrat die

Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, zur Kompensation bestehender, aus den unterschiedlichen Entgeltsystemen und faktischen Trassenpreisen resultierenden Wettbewerbsverzerrungen - insbesondere im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen - einen entsprechenden finanziellen Ausgleich für den Netzbetreiber in Abhängigkeit von den Fortschritten bei der Harmonisierung des Entgeltsystems im Schienenverkehr in Deutschland vorzunehmen. Nur auf diese Weise wird erreicht, daß

- sich der Schienengüterverkehr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland als umweltverträgliche Verkehrsart Anteile behaupten und ausbauen kann;
- schienenorientierte deutsche Standorte im europäischen Wettbewerb bestehen können;
- Aktivitäten auf dem deutschen Schienennetz im Wettbewerb mit parallelen Strecken der Nachbarländer wirtschaftlich interessant sind.

Der Bundesrat knüpft hiermit u.a. auch an den Beschluß der Verkehrsminister der Länder vom 9./10. September 1998 zur Förderung des kombinierten Verkehrs an, in dem eine generelle Senkung der Trassenpreise bzw. ein Bonus für den kombinierten Verkehr für notwendig befunden wird. In beiden Fällen erwartet er, daß die Länder hierdurch weder finanziell belastet werden noch in Folge dieser Vorschläge Benachteiligungen für die von ihnen zu vertretenden Verkehre eintreten können.

- U 29. Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen über das Weißbuch darauf hinzuwirken, daß es im einzelnen nach Maßgabe folgender Anmerkungen überarbeitet wird:

- Zu Abschnitt 5 Buchstabe d Nr. 22 Satz 3

Bei der Berechnung von Nutzungsgebühren für Binnenwasserstraßen sollte berücksichtigt werden, daß die Kosten für Herstellung, Betrieb und Instandhaltung eines Gewässers als schiffbare Wasserstraße sehr hoch sind und die infolge anderer Nutzungen an Binnenwasserstraßen entstehenden Kosten überwiegen.

Aus den vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Binnenwasserstraßen kann nicht abgeleitet werden, daß die Grenzkosten und damit auch die Nutzungsgebühren im Falle einer Berechnung sehr gering ausfallen würden.

- Zu Abschnitt 5 Buchstabe d Nr. 22 Satz 4

Es sollte darauf hingewirkt werden, daß nicht der Eindruck entsteht, der Binnenschiffsverkehr wäre im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wesentlich kostengünstiger.

Die Kosten für Herstellung, Betrieb und Instandhaltung eines Gewässers für den Schiffsverkehr sind sehr hoch. Auch die ökologischen Kosten, wie z.B. bei Stauhaltungen zur Schiffbarmachung, sind nicht unbedeutend. Die Kosten des Binnenschiffsverkehrs können im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern allenfalls "geringer" nicht jedoch "sehr gering" sein.

- Zu Anhang II Abs. 2 Tabelle 7

Es sollte darauf hingewirkt werden, daß das Verhältnis der Nutzungen an Gewässern nicht auf das Verhältnis der durch die Nutzung verursachten Kosten übertragen wird.

Der erforderliche Ausbau von Gewässern zu schiffbaren Wasserstraßen sowie deren Betrieb- und Instandhaltung verursacht sehr hohe Kosten.

Zu beachten ist auch, daß - bis auf die verkehrlichen Nutzer - alle anderen Nutzer von Gewässern ihre für die konkrete Nutzung erforderlichen Bau-, Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen aus eigenen Mitteln finanzieren.

Die infolge dieser Nutzungen an den Gewässern entstehenden Betriebs- und Instandhaltungskosten sind im Vergleich zu den aus der verkehrlichen Nutzung resultierenden Kosten verschwindend gering.

EU
U

30. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Länder in dem von der Kommission vorgesehenen "Ausschuß von Regierungssachverständigen für die Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten" kontinuierlich zu beteiligen.

EU
Fz
Vk

31. Im übrigen verweist der Bundesrat auf seinen Beschluß vom 05.07.1996 zum Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ (BR-Drucksache 161/96 (Beschluß)).

09.07.99**Beschluß**
des Bundesrates

Weißbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften:
"Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept
für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in
der EU"

KOM(98) 466 endg.; Ratsdok. 10778/98

Der Bundesrat hat in seiner 741. Sitzung am 9. Juli 1999 gemäß §§ 3 und 5
EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Vorlage des Weißbuches als wichtige Grundlage zur inhaltlichen Weiterführung der Wegekostendiskussion. Er unterstützt die Zielsetzungen der Kommission:
 - Harmonisierung der unterschiedlichen Wegekostensysteme in den Mitgliedstaaten
 - Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern
 - Effizienzverbesserung des Verkehrssystems
 - Sicherung einer nachhaltigen verkehrlichen Mobilität.
2. Der Bundesrat begrüßt die Integration der Grundsätze der Nachhaltigkeit und Effizienz in die EU-Verkehrspolitik und das damit verbundene Ziel, die externen Kosten des Verkehrs schrittweise zu internalisieren und die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern. Die heutigen Steuern und Abgaben für den Verkehr basieren in der Regel nicht auf echten Kostenrechnungen. Darin liegt eine Hauptursache für die Vernachlässigung ökologischer und sozialer Aspekte

sowie für Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen den Verkehrsträgern. Eine Harmonisierung der Wegeentgelte in den Mitgliedstaaten der EU darf jedoch nicht zu einer finanziellen Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte führen.

3. Der Bundesrat stellt fest, daß die Kommission vom Grünbuch „Faire und effiziente Preise“ hin zum Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturnutzung ...“ einen Richtungswandel vollzogen hat: das Grünbuch „Faire und effiziente Preise“ verlangt auf lange Sicht allgemein eine Vollkostendeckung. Das Weißbuch geht einen anderen Weg, denn es fordert Entgelte für alle Verkehrsträger nach dem Prinzip der „gesellschaftlichen Grenzkosten“, wobei bei beiden Ansätzen Ausnahmen vorgesehen sind.
4. Der gemeinsame Markt macht dringend die Einführung fairer und effizienter Preise im Verkehr im Rahmen einer Harmonisierung der unterschiedlichen Wegekostenanlastungssysteme in den Mitgliedstaaten erforderlich. Dies ist notwendig im Hinblick auf den Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte, Regionen, Verkehrsträger (inkl. Verkehrsknoten), Verkehrsarten und Verkehrsrelationen im Hinblick auf bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Prinzipien der Wegekostenanlastung in den Mitgliedstaaten mit daraus resultierenden unterschiedlichen Verkehrspreisen insbesondere im Güterverkehr.
5. Die Kommission zielt mit ihrem Ansatz auf Basis des Prinzips der Grenzkostentarifizierung auf die Schaffung eines Rahmens für die Wegekostenanlastung ab, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten erheblichen Spielraum zur Preisgestaltung haben. Damit können bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch die unterschiedlichen Verkehrspreise festgeschrieben und ggf. neue Wettbewerbsverzerrungen begründet werden. Deshalb ist der Bundesrat der Ansicht, daß der von der Kommission verfolgte Ansatz letztlich nicht zielführend ist.
6. Der Bundesrat sieht zudem die Gefahr, daß mit dem von der Kommission gewählten, theoretisch orientierten Ansatz eine auf Jahre angelegte Diskussion im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft, Verkehrswirtschaft und Politik über die Bestimmung und Ermittlung von „Grenzkosten“ und „externen Kosten“, die Praktikabilität sowie über die Grundsätze der Verkehrswegefinanzierung

ausgelöst wird. Er befürchtet, daß dadurch die im gewerblichen Güterverkehr (inkl. der Verkehrsknoten) wegen der hier bestehenden spezifischen Wettbewerbssituation besonders dringliche gemeinschaftsweite Harmonisierung der Entgeltsysteme auf die lange Bank geschoben werden könnte.

7. Um eine nachhaltige Mobilität im Verkehr zu sichern und Wettbewerbsverzerrungen durch verschiedene Entgelthanlastungssysteme und Preisgestaltung in den Mitgliedstaaten nicht zu verfestigen oder neue zu begründen, sind aber rasch pragmatische und politische Lösungen gefordert, bei denen der politische Konsens über die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsträger und -arten klar zum Ausdruck kommt. Dabei dürfen etwaige bei der Umsetzung vorgesehene Stufenlösungen nicht dazu führen, daß umweltverträgliche Verkehrsträger in eine Vorreiterrolle gedrängt werden, die deren Wettbewerbsfähigkeit weiter beeinträchtigt.
8. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Anwendung grundlegend verschiedener Entgelthanlastungssysteme und tatsächlicher Preisgestaltung in den Mitgliedstaaten sind bei diesen Lösungen keine Mindestentgeltregelungen mit ergänzenden nationalen Spielräumen vorzusehen.
9. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bezwecken eine Verkehrsverlagerung von ökologisch weniger effizienten Verkehrsarten wie Straßen- und Luftverkehr auf ökologisch effizientere Arten wie Schienen-, See- und Binnenschiffsverkehr. Zur Zeit herrscht eine Wettbewerbsungleichheit zu Lasten des Schienenverkehrs. Diese Diskriminierung, deren Ursache u.a. in den hohen Trassenkosten für die Eisenbahnen liegt, hat zu einer Abwärtsspirale geführt. Es ist zu befürchten, daß vor allem der Schienengüterverkehr in dieser Form nur noch wenige Jahre lebensfähig ist. Als Grundvoraussetzung für den Wettbewerb sollten die Trassenpreise im Schienenverkehr daher kurzfristig gesenkt werden; eine Senkung der Trassenpreise führt über die Zunahme des Schienenverkehrs wieder zu höheren Trasseneinnahmen. Mittel- bis langfristig ist das Vollkostenprinzip für alle Verkehrsträger anzustreben. Bei der Neuregelung ist darauf zu achten, daß auf die Länder in Deutschland keine höheren Kosten zukommen.
10. Der Bundesrat stellt fest, daß Deutschland als zentrales Transitland verkehrlich bereits heute überdurchschnittlich belastet ist und die Ausweitung der EU das erwartete Wachstum des Verkehrsaufwands verstärken wird. In Deutschland

fallen dadurch steigende ökologische und damit volkswirtschaftliche Effekte an, die von den Verursachern nicht getragen werden.

Der Bundesrat sieht daher die Notwendigkeit, die Bewertung der festen und variablen externen Kosten zu harmonisieren und in die nutzungsabhängige Entgeltermittlung von deren Einführung an einzubeziehen. Nur damit wird das Verursacherprinzip umgesetzt und werden zugleich marktwirtschaftliche Anreize für eine Ressourcen- und Umweltschonung bei der Wahl der Transportmittel geschaffen sowie Wettbewerbsvorteile durch Umweltdumping vermieden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Kommission und im "Ausschuß von Regierungssachverständigen für die Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten" in diesem Sinne einzutreten.

11. Der Bundesrat sieht erhebliche Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung des Konzepts. Dies betrifft die von der Kommission vorgeschlagene Änderung und/oder schrittweise Abschaffung anderer verkehrsbezogener Steuern oder Abgaben, wie auch die erforderliche Umverteilung der Wegeeinnahmen zwischen Bund, Ländern, Kommunen oder Verkehrsträgern, die ein umfangreiches bürokratisches und konfliktträchtiges Ausgleichssystem erforderlich machen würde.
12. Die Vorschläge der Kommission sind auch im Zusammenhang mit der von der Kommission für Verkehrsknoten angestrebten umfassenden Infrastrukturlenkung zur Kapazitätssteuerung zu sehen, die der Bundesrat insbesondere für Seehäfen entschieden zurückweist.
13. Der Ansatz greift tief in die Verkehrswegeplanung und -finanzierung in Deutschland ein, ohne daß sich daraus ergebende Konsequenzen hinreichend reflektiert werden. Der Bundesrat sieht darin einen Widerspruch zum föderalen Prinzip der Bundesrepublik Deutschland und letztlich zum Subsidiaritätsprinzip.
14. Die Annahmen der Kommission zur möglichen Gesamtkostendeckung der Verkehrsinfrastruktur sind nach Auffassung des Bundesrates weitgehend wirtschaftstheoretischer Natur. Der Bundesrat bezweifelt, daß durch die vorgeschlagene Entgeltregelung ausreichende Einnahmen der Gesamtkostendeckung der Wegenetze erzielt werden können. Das Prinzip der

Grenzkostentarifizierung führt, da es die fixen Kosten nicht abdeckt, insbesondere im Schienenverkehr zu erheblichen Defiziten, die durch staatliche Subventionen ausgeglichen werden müssen. Der Bundesrat hat sich daher aus finanziellen, insbesondere aber auch aus ordnungspolitischen Gründen, gegen eine Begrenzung der Fahrwegentgelte auf die Höhe der sozialen Grenzkosten ausgesprochen (vgl. BR-Drucksache 835/98 (Beschluß)).

15. Auch im Straßenverkehr wirft die Anwendung des Grenzkostenprinzips Probleme auf. Die Erwartung der Kommission, durch die Anlastung von Umweltkosten, insbesondere aber durch die Erhebung von Stauungsabgaben in Ballungsräumen zu einer Gesamtkostendeckung und darüber hinaus zu erheblichen Einnahmeüberschüssen zu gelangen, wird vom Bundesrat so nicht geteilt. Eine nur auf den gewerblichen Verkehr bezogene Anlastung von Stauungskosten ist nach Auffassung des Bundesrates nicht vermittelbar und auch kaum praktikabel und scheidet damit aus. Eine umfassende Einführung eines preispolitischen Instrumentariums zur Lenkung der Verkehrsnachfrage, die auch den Individualverkehr mit einschließt, wird zwar vom Bundesrat als Fernziel nicht ausgeschlossen. Eine Entscheidung hierüber wäre in allen Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Subsidiaritätsprinzips zu treffen.
16. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Auswirkungen eines flächenhaften preispolitischen Instrumentariums auf Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Raumordnung, die öffentlichen Haushalte und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur noch eingehender Untersuchungen bedürfen. Er spricht sich daher dafür aus, den Schwerpunkt der Arbeiten kurz- und mittelfristig - so wie die Kommission dies vorschlägt - auf die Einführung eines gemeinschaftlichen Entgeltsystems für den gewerblichen Verkehr zu legen.
17. Der Bundesrat unterstützt in diesem Sinne das im Weißbuch der Kommission für den Zeitraum bis zum Jahr 2000 vorgesehene Ziel der Weiterentwicklung und Harmonisierung der Entgeltsysteme für den gewerblichen Straßenverkehr, Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Häfen und Seeverkehrsinfrastruktur sowie Flughäfen. Als Grundlage gemeinschaftlicher Entgeltstrukturen befürwortet der Bundesrat dabei eine grundsätzliche Orientierung am Prinzip der Wegekostendeckung.

18. Eine Einbeziehung externer Kosten wird vom Bundesrat unterstützt, wenn und sobald es gelingt, hierfür gemeinschaftliche Verfahrensgrundsätze zu entwickeln. Zwischenzeitlich begrüßt der Bundesrat die von der Kommission vorgeschlagene Differenzierung der Entgelte nach verkehrlichen und ökologischen Kriterien. Er fordert die Kommission auf, sich durch die Vorgabe strenger Sicherheits- und Umweltvorschriften für eine weitere Verringerung der externen Kosten des Verkehrs einzusetzen.
19. Das Weißbuch klammert im Rahmen der Festlegung der Kostenelemente der Infrastrukturbereitstellung vollständig die Frage aus, ob und inwieweit ein externer - volkswirtschaftlicher - Nutzen des Verkehrs bei der Ermittlung der sozialen Grenzkosten einfließen muß. Der Bundesrat fordert deshalb die Kommission auf, den Aspekt des externen Nutzens des Verkehrs verstärkt zu untersuchen und in die weitere Diskussion einzubeziehen.
20. Der Bundesrat begrüßt ebenso die von der Kommission angekündigten Bemühungen zur Harmonisierung der Mindeststeuersätze bei der Kfz-Steuer und zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen bei der mehrwertsteuerlichen Behandlung von Verkehrsleistungen.
21. Besondere Dringlichkeit hat aus Sicht des Bundesrates die Einführung fahrleistungsabhängiger, elektronisch erhobener Gebühren im Straßen-güterverkehr.
22. Die Entwicklung gemeinschaftlicher Entgeltstrukturen bei den Eisenbahnen setzt nach Auffassung des Bundesrates eine eindeutige Abgrenzung von öffentlicher und unternehmerischer Aufgabenverantwortung voraus. Der Bundesrat spricht sich dabei für eine Annäherung der Mitgliedstaaten bei der Bemessung des Staatsanteils an der Vorhaltung und Finanzierung der Schienennetze aus.
23. Bei der Bemessung staatlicher Zuschüsse sollten auch die besonderen Umweltvorteile der umweltfreundlichen Verkehrsträger und -arten Berücksichtigung finden. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß - zumindest solange eine volle Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr nicht möglich ist - ein Ausgleich für alle umweltschonenden Verkehrsträger und -systeme geboten ist.

24. Die nach Abzug des Staatsanteils verbleibenden Netzkosten der Eisenbahnen sind nach Auffassung des Bundesrates über die Erhebung von Wegeentgelten zu erwirtschaften. Automatische Verlustabdeckungen sollten damit ausgeschlossen werden.
25. Der Bundesrat begrüßt die Vorschläge der Kommission zur Weiterentwicklung der Gebührenstruktur bei der Anlastung der Kosten der Flugsicherung auf der Grundlage des Nutzer- und Verursacherprinzips.
26. Er begrüßt ebenso die Absicht der Kommission, Flugkraftstoff zu besteuern, sobald die internationale Rechtslage es der Gemeinschaft ermöglicht, entsprechende Steuern von allen Luftfahrtunternehmen (auch aus Drittstaaten) zu erheben.
27. Da es nicht erreichbar erscheint, das deutsche Modell der Entgelthanlastung im Schienenverkehr auf der Ebene der Gemeinschaft auch nur annähernd, alsbald und zeitgleich in allen Mitgliedstaaten durchzusetzen, fordert der Bundesrat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, zur Kompensation bestehender, aus den unterschiedlichen Entgeltsystemen und faktischen Trassenpreisen resultierenden Wettbewerbsverzerrungen - insbesondere im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen - einen entsprechenden finanziellen Ausgleich für den Netzbetreiber in Abhängigkeit von den Fortschritten bei der Harmonisierung des Entgeltsystems im Schienenverkehr in Deutschland vorzunehmen. Nur auf diese Weise wird erreicht, daß
- sich der Schienengüterverkehr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland als umweltverträgliche Verkehrsart Anteile behaupten und ausbauen kann;
 - schienenorientierte deutsche Standorte im europäischen Wettbewerb bestehen können;
 - Aktivitäten auf dem deutschen Schienennetz im Wettbewerb mit parallelen Strecken der Nachbarländer wirtschaftlich interessant sind.

Der Bundesrat knüpft hiermit u.a. auch an den Beschluß der Verkehrsminister der Länder vom 9./10. September 1998 zur Förderung des kombinierten Verkehrs an, in dem eine generelle Senkung der Trassenpreise bzw. ein Bonus für den kombinierten Verkehr für notwendig befunden wird. In beiden Fällen erwartet er, daß die Länder hierdurch weder finanziell belastet werden noch in

Folge dieser Vorschläge Benachteiligungen für die von ihnen zu vertretenden Verkehre eintreten können.

28. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Länder in dem von der Kommission vorgesehenen "Ausschuß von Regierungssachverständigen für die Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten" kontinuierlich zu beteiligen.
29. Im übrigen verweist der Bundesrat auf seinen Beschluß vom 05.07.1996 zum Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ (BR-Drucksache 161/96 (Beschluß)).