

20.04.89

VP 12 Seiten

Gesetzesantrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Verringerung der zwischen den deutschen und ausländischen Seehäfen in der Europäischen Gemeinschaft bestehenden Wettbewerbsverzerrungen durch Einführung des Referenztarifsystems für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr im deutschen Seehafenhinterlandverkehr.

B. Lösung

Übernahme des im innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr geltenden Referenztarifsystems für den deutschen Seehafenhinterlandverkehr durch Neufassung des § 22 a und Streichung des bisherigen § 24 Güterkraftverkehrsgesetz (GÜKG).

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für die öffentlichen Haushalte werden keine Kosten erwartet.

Bundesrat

Drucksache 233/89

20.04.89

VP

Gesetzesantrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

DER PRÄSIDENT DES SENATS
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Hamburg, den 18. April 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident Björn Engholm

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, dem Bundesrat den in der Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Güterkraftverkehrsgesetzes

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, den Gesetzesantrag gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen



eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Zweiten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2441), wird wie folgt geändert:

1. § 22 a wird wie folgt neu gefaßt:

" § 22 a

Für die Beförderung von Gütern von und nach den deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, gelten Referenztarife (Preisempfehlungen). Für das Verfahren sind die Vorschriften des Zweiten Titels sinngemäß anzuwenden."

2. § 24 wird aufgehoben.

3. In § 98 Nr. 2 werden die Wörter "§ 22 a Abs. 1 oder entgegen" gestrichen.

4. In § 99 Abs. 1 Nr. 5 wird die Bezeichnung "des § 22 a Abs. 2," gestrichen.

233/89

- 2 -

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Die tarifrechtlichen Bestimmungen im Seehafenhinterlandverkehr wurden zuletzt durch das Gesetz zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen im Seehafenhinterlandverkehr vom 23. Juli 1986 (BGBl. I S. 1093) geändert. Diese Gesetzesänderung ging auf eine Initiative zurück, die Hamburg zusammen mit den anderen Küstenländern Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Bundesrat ergriffen hatte (vgl. Beschluß des Bundesrates vom 22. März 1985 - Drucksache 86/85). Damals waren die Bestimmungen über Sonderabmachungen in § 22 a GÜKG im wesentlichen den entsprechenden Bestimmungen der VO (EWG) Nr. 3568/83 für den innergemeinschaftlichen Verkehr angepaßt worden. Weitergehende Änderungsvorschläge des Bundesrates, wie die Übernahme des Referenztarifsystems aus dem Gemeinschaftsrecht, blieben im weiteren Gesetzgebungsverfahren unberücksichtigt.
2. Seit dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung am 30. Juli 1986 haben sich die neuen Bestimmungen über Sonderabmachungen im gewerblichen Straßengüterfernverkehr positiv ausgewirkt. Während bis 1986 etwa 80 % des Seehafenhinterlandverkehrs nach vorgeschriebenen Tarifen des Reichskraftwagentarifs (RKT) und nur rd. 20 % nach Sonderabmachungen alter Art abgewickelt wurden, hat sich das Verhältnis bis September 1988 nahezu umgekehrt. Jetzt werden nur noch rd. 30 % der Güter zu vorgeschriebenen Tarifen befördert und rd. 70 % zu Sonderabmachungen.

Das Verhältnis der nach vorgeschriebenen Tarifen und Sonderabmachungen durchgeführten Beförderungen sagt indessen noch nichts über die Veränderung der Verkehrsströme und die beförderten Mengen im Verhältnis der deutschen Seehäfen zu den Rheinmündungshäfen aus. Bekanntlich

stehen die deutschen Seehäfen in einem außerordentlich intensiven Wettbewerb um die Ladung aus und nach dem deutschen Hinterland, das sie insbesondere mit den Seehäfen der Niederlande und Belgiens teilen. Bei einem Vergleich des Seegüterumschlags in den deutschen, niederländischen und belgischen Seehäfen zeigt sich, daß die Entwicklung in der Vergangenheit überproportional negativ für die deutschen Seehäfen verlaufen ist. Der Umschlagsanteil der deutschen Seehäfen am Gesamtumschlag der Häfen der drei Länder von knapp 27 % im Jahre 1970 ist auf 22,5 % im Jahre 1988 zurückgegangen. Im einzelnen gilt:

Umschlagsanteile am Gesamtumschlag (100%)

	Deutsche Seehäfen	Rheinmündungshäfen
1970	26,8 %	73,2 %
1975	24,8 %	75,2 %
1980	25,7 %	74,3 %
1985	23,6 %	76,4 %
1986	22,7 %	77,3 %
1987	22,9 %	77,1 %
1988	22,5 %	77,5 %

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg

Ein Vergleich der einzelnen Jahre zeigt also einen stetigen Rückgang des Anteils der deutschen Seehäfen am Gesamtumschlag.

Zu einem ähnlichen Ergebnis führt ein Vergleich der Daten des seewärtigen deutschen Außenhandels nach Menge und Wert sowie nach Einfuhr und Ausfuhr. Wie sich aus den Tabellen - Anlage 1 - ergibt, zeigen die Anteile der deutschen Seehäfen an der Einfuhr und Ausfuhr nach Menge und Werten von 1970 bis 1987 eine fallende Tendenz.

Durch die Abwanderung von Verkehren zu ausländischen Seehäfen kommt es zu erheblicher Beeinträchtigung von Wachstum und Beschäftigung in der betroffenen Region. Jede Tonne Ladung, die nicht über die deutschen Seehäfen läuft, wirkt sich nachteilig auf die Beschäftigungslage in den Häfen und den davon abhängigen Wirtschaftszweigen aus. Für den Seehafen Hamburg z.B. gilt als Regel, daß auf eine Umschlagsmenge von 7.000 t bis 10.000 t ein direkt im Hafenumschlag beschäftigter Arbeitnehmer entfällt. Für den Sekundärbereich gilt, daß von einem Hafenarbeiter bis zu zehn weitere Arbeitsplätze abhängen. Hieraus wird deutlich, daß jede Verringerung des Hafenumschlags mittelbar und unmittelbar mit Arbeitsplatzverlusten einhergeht.

3. Das Wettbewerbsverhältnis der deutschen Seehäfen zu den Rheinmündungshäfen hat durch die jüngsten Beschlüsse des EG-Ministerrats zur Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes eine weitere Veränderung zu Lasten der deutschen Seehäfen erfahren. Am 20./21. Juni 1988 beschloß der Ministerrat,

- das Gemeinschaftskontingent für den grenzüberschreitenden innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehr für die Jahre 1988 und 1989 um jeweils 40 % aufzustocken und
- die EG-Tarifregelung für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr auf der Grundlage von Referenztarifen ab 1989 für alle EG-Mitgliedstaaten einzuführen.

Diese Maßnahmen führen im Ergebnis zu einem Verzicht auf mengenmäßige Zulassungsbeschränkungen und zur Preisfreiheit im innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und damit zu einer völligen

Liberalisierung des Hinterlandverkehrs der Rheinmündungshäfen. Dem steht die nach wie vor durch Kontingente, Tarifpflicht und Tarifüberwachung gekennzeichnete deutsche Verkehrsmarktordnung gegenüber, die auch für den deutschen Seehafenhinterlandverkehr gilt.

Die Erleichterungen für den innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehr und damit auch für den Verkehr von und nach den Rheinmündungshäfen machen entsprechende nationale Maßnahmen, zumindest für die Ordnung der deutschen Seehafenverkehre, notwendig. Die deutschen Seehäfen sehen sich in dieser Einschätzung durch den Jahreswirtschaftsbericht 1989 der Bundesregierung bestätigt. Die Bundesregierung stellt fest:

"Im Zusammenhang mit der Einführung eines freien Verkehrsmarktes ohne mengenmäßige Beschränkungen ab 1993 setzt sich die Bundesregierung nachdrücklich für eine gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ein. Sie verweist auf die Auffassung des Sachverständigenrates, daß ein Festhalten an den derzeitigen nationalen Regulierungen bei einer weitgehenden Deregulierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ein ordnungspolitisches Spannungsverhältnis schafft (Ziffer 356 JG). Deshalb bleibt es Ziel der Bundesregierung, Tariff διαφοrenzen zwischen dem nationalen und dem grenzüberschreitenden Straßengüter- und Binnenschiff-fahrtsverkehr abzubauen. Mit den erweiterten Möglichkeiten für Sonderabmachungen im Seehafen-Hinterlandverkehr konnten in diesem Bereich die Spannungen bereits vermindert werden. Weitere Fortschritte sind hier jedoch notwendig, damit auch die deutschen Seehäfen sich im Wettbewerb mit den Häfen anderer EG-Länder behaupten können."

4. Für die deutschen Seehäfen erwächst aus dieser veränderten Sachlage die Forderung nach gleichwertigen nationalen ordnungspolitischen Maßnahmen.

Soweit die mengenmäßigen Beschränkungen im Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers durch jährliche Aufstockung der Gemeinschaftsgenehmigungen abgebaut werden, wird z.Z. die Änderung der Höchstzahlenverordnung durch die Bundesregierung erwogen. Insoweit braucht dieser Bereich in diesem Verfahren nicht weiter behandelt zu werden. Die Einführung von Referenztarifen entspricht inhaltlich der Ausstattung der Konzessionen im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Seehafenberechtigungsklausel.

Dagegen macht die Einführung von Referenztarifen im innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehr eine entsprechende gleichwertige nationale Maßnahme notwendig. Das vorhandene Instrument der Sonderabmachung ist gegenüber der freien Preisbildung keine gleichwertige Maßnahme. Denn der Abschluß einer Sonderabmachung ist nur unter einschränkenden Bedingungen zulässig. Die Vertragsparteien müssen bestimmte Mindestmengen an Gütern (500 t) in dem festgelegten Zeitraum von drei Monaten befördern. Ferner muß die Sonderabmachung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr mitgeteilt und veröffentlicht werden. Gerade die Einhaltung von Mindestmengen kann aber im Geschäftsverkehr zu Schwierigkeiten führen: Stellt sich später heraus, daß die Mindestmenge nicht erreicht wird, muß der Beförderungspreis auf der Grundlage des höheren Tarifes nachberechnet werden, was erfahrungsgemäß zu Störung der Geschäftsbeziehungen führen kann. Dieses Problem hat sich in den vergangenen Jahren insbesondere beim Export ergeben. Da es sich häufig um kleinere Gütermengen handelt, mußten diese Beförderungen nach den höheren Tarifen abgewickelt werden.

Die Pflicht zur Veröffentlichung einer Sonderabmachung hat den Nachteil, daß andere Unternehmen über die Preispolitik ihres Wettbewerbers informiert werden. Diese Aufzählung zeigt, daß die Sonderabmachung gegenüber der freien Preisvereinbarung geringwertiger ist.

Als gleichwertiges Mittel bietet sich daher nur die Übernahme des Referenztarifsystems für den nationalen Seehafenhinterlandverkehr an. Hierzu ist eine Änderung des GÜKG notwendig. Deshalb soll § 22 a GÜKG, der schon jetzt als Ausnahmetatbestand für den Seehafenhinterlandverkehr dient, so geändert werden, daß im deutschen Seehafenhinterlandverkehr ebenfalls Referenztarife gelten. Da bei einer Einführung von Referenztarifen die Sonderabmachungen keine praktische Bedeutung mehr haben werden, kann auf dieses Instrument ganz verzichtet werden. Folglich kann auch § 24 GÜKG über die Veröffentlichung von Sonderabmachungen entfallen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Durch die Neufassung des § 22 a wird gesetzlich die Möglichkeit geschaffen, im Seehafenhinterlandverkehr Referenztarife einzuführen. Sie stellt gegenüber § 22 die Ausnahme dar. Die Referenztarife werden in gleicher Weise wie die obligatorischen Tarife durch die Tarifkommission gebildet.

Zu Nummer 2

Da nach Einführung von Referenztarifen kein Bedürfnis für den Abschluß von Sonderabmachungen mehr bestehen wird, ist § 24 ersatzlos zu streichen.

Zu Nummern 3 und 4

Diese Änderungen folgen aus der Neufassung des § 22 a.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift enthält die übliche Berlinklausel.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Seewärtiger deutscher Außenhandel

Menge in Mill. t	<u>EINFUHR</u>	Veränd. in v.H.	dav.üb.dt. Häfen	Veränd. in v.H.	Anteil in v.H.	üb.ausl. Häfen	Veränd. in v.H.	Anteil in v.H.
1970	212,4		99,0		46,6	113,4		53,4
1975	206,8	- 2,6	95,3	- 3,7	46,1	111,5	- 1,7	53,9
1980	238,1	+ 15,1	108,7	- 14,1	45,7	129,4	+ 16,1	54,3
1986	203,3	- 14,6	85,6	- 21,3	42,1	117,7	- 9,0	57,9
1987	194,8	- 4,2	78,7	- 8,1	40,4	116,0	- 1,4	59,5

Werte in Mrd. DM

1970	45,4		26,2		57,7	19,3		42,5
1975	78,4	+ 72,7	41,8	+ 59,5	53,3	36,7	+ 90,2	46,8
1980	152,1	+ 94,0	77,3	+ 84,9	50,8	74,8	+103,8	49,2
1986	154,7	+ 1,7	76,6	- 0,1	49,5	78,0	+ 4,3	50,5
1987	152,4	- 1,5	75,4	- 1,6	49,5	77,0	- 1,3	50,5

AUSFUHR

Menge in Mill. t

1970	22,7		13,8		60,7	8,9		39,3
1975	32,0	+ 41,2	15,4	+ 12,1	48,2	16,6	+ 86,2	51,8
1980	35,1	+ 9,7	16,5	+ 7,1	47,0	18,6	+ 12,2	53,0
1986	38,9	+ 10,8	18,5	+ 12,1	47,6	20,4	+ 9,7	52,4
1987	39,3	+ 1,7	20,6	+ 11,6	52,5	18,7	- 8,3	47,5

Werte in Mrd. DM

1970	46,9		29,8		63,5	17,1		36,5
1975	88,2	+ 88,1	47,7	+ 60,3	54,1	40,5	+136,4	45,9
1980	134,0	+ 51,9	66,1	+ 38,6	49,4	67,8	+ 67,6	50,6
1986	219,6	+ 63,9	94,4	+ 42,8	43,0	125,2	+ 84,7	57,0
1987	211,6	- 3,6	90,7	- 4,0	42,8	121,0	- 3,4	57,2

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg