

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Haar, Amling, Antretter, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Ibrügger, Pauli, Frau Steinhauer und der Fraktion der SPD**  
**— Drucksache 10/157 —**

### **Ordnungspolitik im Güterverkehr**

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr – A 30/00.02/12 BT 83 – hat mit Schreiben vom 6. Juli 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wie folgt beantwortet:*

Die Bundesregierung teilt die Auffassung der Anfragenden, daß ein leistungsfähiges Verkehrssystem entscheidend zum reibungslosen Funktionieren unserer arbeitsteiligen Wirtschaft beiträgt. Dieses Verkehrssystem ist in einen Ordnungsrahmen eingebunden, der durch eine Reihe von staatlichen Eingriffen – Marktzugangsbeschränkungen, staatliche Tarifaufsicht, steuerliche Maßnahmen, Sozialvorschriften, technische Standards – geprägt ist.

Die Bundesregierung erarbeitet gegenwärtig die verkehrspolitischen Vorstellungen für die 10. Wahlperiode. In diesem Zusammenhang werden auch die in der Kleinen Anfrage angesprochenen Bereiche behandelt.

Ohne dem Ergebnis vorzugreifen, kann die Bundesregierung die gestellten Fragen zur Zeit wie folgt beantworten:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der kontrollierten Wettbewerbsordnung auf die Güterverkehrsmärkte, und ist hiermit der notwendige Wettbewerb ausreichend gesichert?

Der bestehende Ordnungsrahmen des Güterverkehrs strebt einen Ausgleich zwischen unterschiedlichen Zielen insbesondere der

Verkehrs-, Regional-, Wettbewerbs- und Sozialpolitik an. Diese Ausrichtung beinhaltet, daß die Ziele in unterschiedlichem Maße erreicht wurden. Das gilt auch für den Wettbewerb, dessen Rahmen durch bestimmte Marktzugangsbeschränkungen und staatliche Tarifbindungen vorgegeben ist. Dieser Rahmen hat sich grundsätzlich als wirksam erwiesen. Jedoch muß er ständig daraufhin überprüft werden, ob der Wettbewerb im erforderlichen Umfang sichergestellt ist.

2. Sieht die Bundesregierung Notwendigkeiten und entsprechende Möglichkeiten, eine gesamtwirtschaftlich zweckmäßigere Arbeitsteilung insbesondere durch eine weitere Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herbeizuführen?

Die Bundesregierung strebt an, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen, unabhängig davon, ob sich die Arbeitsteilung im Verkehr dadurch ändert.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere den Wettbewerb zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Anlastung der Wegekosten und der bei der Binnenschifffahrt nach wie vor geltenden Mineralölsteuerbefreiung?

Im Bereich der Wegekostenanlastung bestehen Wettbewerbsnachteile der Deutschen Bundesbahn gegenüber der Binnenschifffahrt. Eine nationale Mineralölsteuerregelung für die Binnenschifffahrt würde die deutschen Unternehmen gegenüber der ausländischen Konkurrenz benachteiligen. Eine befriedigende Regelung ist nur im einheitlichen Zusammenwirken mit den anderen an der Rheinschifffahrt beteiligten Staaten möglich.

Es sollte hierbei aber nicht übersehen werden, daß der Deutschen Bundesbahn durch Leistungen des Bundes erhebliche Belastungen abgenommen werden.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß mit der bestehenden Wettbewerbsordnung im Güterverkehr ein wirksamer Flankenschutz für die Deutsche Bundesbahn gewährleistet ist, und setzt sie sich gegebenenfalls für eine Verstärkung dieses Flankenschutzes zugunsten der Deutschen Bundesbahn ein?

Der bestehende Ordnungsrahmen des Güterverkehrs enthält mit Marktzugangsbeschränkungen und staatlichen Tarifbindungen Eingriffe zugunsten der Deutschen Bundesbahn.

Eine Verstärkung dieser Eingriffe ist von der Bundesregierung nicht beabsichtigt.

5. Welchen Einfluß haben insbesondere Vorschläge, wie
- eine Freistellung für Güter mit geringen DB-Marktanteilen von jeglicher Kontingentierung,
  - eine Freistellung kleiner Lastkraftwagen von jeglicher Kontingentierung,
  - eine Freistellung der Vor- und Nachläufe im kombinierten Verkehr von der Kontingentierung
- bei ihrer Realisierung auf die Marktstellung der Deutschen Bundesbahn?

Diese Maßnahmen sind unterschiedlich zu beurteilen. Die Freistellung der Vor- und Nachläufe im kombinierten Verkehr von der Kontingentierung könnte auch positive Auswirkungen auf die Marktstellung der Deutschen Bundesbahn haben.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Ausweitung der Zahl der Genehmigungen für den Bezirksgüterverkehr, welcher Zeitpunkt ist hierfür vorgesehen, und mit welchen Auswirkungen ist aufgrund einer solchen Maßnahme zu rechnen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Genehmigungskontingent für den Bezirksgüterfernverkehr aufzustocken. Diese Maßnahme soll das Güterfernverkehrsgewerbe in die Lage versetzen, Transporte zu übernehmen, die andernfalls im Werkverkehr abgewickelt werden müssen.

Allerdings soll die Aufstockung erst dann vorgenommen werden, wenn die konjunkturelle Entwicklung dies nahelegt.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine stärkere Verkehrsverlagerung auf die Schiene, vor allem
- für besonders gefährliche Güter,
  - für den Transitverkehr,
- insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache verstärkter Bemühungen zur Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auch in der Schweiz?

§ 7 der Gefahrgutverordnung Straße schreibt eine Beförderungserlaubnis für die rd. 150 gefährlichsten Güter vor. Fast alle diese Güter werden auf den Schienenweg verwiesen. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens wird untersucht, ob weitere Güter, insbesondere neu auf den Markt gekommene, hierin einbezogen werden sollen.

Im Transitverkehr tragen attraktive Verbindungen im kombinierten Verkehr sowie die Kontingentspolitik dazu bei, daß entsprechende Transporte in geeigneten Fällen auf der Schiene durchgeführt werden.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung in der 10. Wahlperiode des Deutschen Bundestages gesetzgeberische Initiativen zur Änderung der bestehenden Wettbewerbsordnung, und von welchen verkehrspolitischen Zielsetzungen geht sie dabei aus?

Die Bundesregierung betrachtet es als eine ständige Aufgabe, die bestehende Güterverkehrsordnung auf ihre Angemessenheit und Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen.

Bezüglich der Pläne für eine Aufstockung des Genehmigungskontingents für den Bezirksgüterfernverkehr wird auf die Antwort zur Frage 6 verwiesen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit des derzeitigen Tarifbildungsverfahrens auf den Güterverkehrsmärkten, und teilt sie öffentlich geäußerte Forderungen nach einer grundsätzlichen Änderung mit dem Ziel einer allgemeinen Senkung des heutigen Tarifniveaus im Güterverkehr?

Kostengünstige Transporte sind eine wesentliche Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Eine allgemeine Senkung des Tarifniveaus im Güterverkehr wird von der Bundesregierung jedoch nicht angestrebt, weil die Bundesregierung das Tarifniveau als eine Konsequenz der Angebotsbedingungen betrachtet. Bei Tarifgenehmigungen wird die Bundesregierung wettbewerbsrechtliche Grundsätze angemessen berücksichtigen. Sie wird ferner auf einen Abbau des bestehenden Tarifgefälles zwischen nationalem und internationalem Verkehr sowie auf eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen hinwirken. Hierzu ist eine Änderung des bestehenden Tarifbildungsverfahrens nicht unbedingt erforderlich.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung mögliche Auswirkungen eines weitgehenden Abbaus bestehender ordnungspolitischer Regelungen mit dem Ziel einer völligen Liberalisierung der Güterverkehrsmärkte?

Ein weitgehender Abbau bestehender ordnungspolitischer Regelungen mit dem Ziel einer völligen Liberalisierung der Güterverkehrsmärkte hätte voraussichtlich vielfältige, z. T. unterschiedlich zu beurteilende Auswirkungen auf die Arbeitsteilung im Verkehr sowie auf die Transportunternehmen und auf die verladende Wirtschaft. Im Rahmen einer Gesamtbeurteilung wäre aus der Sicht der Bundesregierung nachteiligen Auswirkungen auf die Deutsche Bundesbahn besonderes Gewicht beizumessen.

11. Welchen Einfluß haben nach Auffassung der Bundesregierung Festlegungen technischer Standards wie Maße und Gewichte und sozialer Regelungen, wie insbesondere die der Sozialvorschriften auf den ordnungspolitischen Rahmen, und welche Änderungen sind auf diesem Gebiet von der Bundesregierung beabsichtigt?

Technische Standards und soziale Regelungen sind Teil des ordnungspolitischen Rahmens. Je nach Art und Umfang werden die unternehmerischen Handlungsspielräume für einen oder mehrere Verkehrsträger erweitert oder eingeschränkt.

Die Bundesregierung setzt sich im Interesse der gemeinsamen Verkehrspolitik der EG, insbesondere zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, für europaweit einheitliche Regelungen ein.

12. Welche zwischen den Verkehrsträgern voneinander abweichenden technischen Standards und soziale Regelungen haben nach Auffassung der Bundesregierung entscheidenden Einfluß auf den Wettbewerb der Verkehrsträger, und gibt es hier entscheidende Unterschiede, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen?

Die technischen Standards sind verkehrsträgerspezifisch. Sie werden von der Technik der Verkehrswege und der Fahrzeuge bestimmt und sind daher grundsätzlich nicht vergleichbar.

Die sozialen Regelungen sind z. T. verkehrsträgerübergreifend, z. T. verkehrsträgerbezogen.

Die Bundesregierung ist bestrebt, die derzeit europaweit bestehenden Unterschiede in den sozialen Regelungen und ihrer Anwendung abzubauen, um die dadurch bedingte Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Funktionsfähigkeit des internationalen Wettbewerbs, insbesondere innerhalb der EG, im Hinblick auf die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen und welche Möglichkeiten sieht sie für eine Harmonisierung des Wettbewerbs?

Unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen können den internationalen Wettbewerb – insbesondere auch innerhalb der EG – verzerren. Die Bundesregierung sieht daher in der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen nach wie vor die dringlichste Aufgabe der gemeinsamen Verkehrspolitik, damit weitere Fortschritte beim Ausbau des Binnenverkehrsmarktes in Europa ermöglicht werden.

In diesem Sinne wird sie ihre Bemühungen auf internationaler Ebene fortsetzen.





