

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem vom Bundesrat eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen im
Seehafenhinterlandverkehr
— Drucksache 10/3532 —

A. Problem

Nach Auffassung der Küstenländer sind die deutschen Seehäfen in der Konkurrenz mit den Rheinmündungshäfen benachteiligt, insbesondere durch die Tarifbindung des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr.

B. Lösung

Begrenzte Auflockerung der Tarife für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Seehafenhinterlandverkehr.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Gesetzentwurf — Drucksache 10/3532 — wird in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung angenommen.
- II. Es wird folgende Entschlieung verabschiedet:

Der Deutsche Bundestag

1. sieht beim Seehafenhinterlandverkehr einen Harmonisierungsbedarf in der EG hinsichtlich der fiskalischen Belastungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, der Maße und Gewichte der Nutzfahrzeuge sowie des einheitlichen Vollzugs der EG-Sozialvorschriften;
2. fordert die Hafenwirtschaft und -verwaltungen auf, darauf zu achten, daß sich hinsichtlich der Hafendurchgangskosten und der Abfertigungsbedingungen keine Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Seehäfen im Verhältnis zu den Rheinmündungshäfen ergeben;
3. stellt fest, daß die vom Binnenschiffahrtsgewerbe eingeführten umfangreichen Tarifmaßnahmen zu einer Entspannung der Situation geführt haben, so daß gegenwärtig die vom Bundesrat vorgeschlagene Einführung des Instituts der Sonderabmachungen im Bereich der Binnenschiffahrt nicht vordringlich erscheint, hält allerdings nach wie vor ein zügiges Beratungs-, Beschluß- und Genehmigungsverfahren bei den freiwilligen Tarifmaßnahmen für erforderlich;
4. sieht in den freiwilligen Maßnahmen des Güterkraftverkehrsgewerbes einen sinnvollen und notwendigen Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Seehafenhinterlandverkehr und hält im Hinblick auf die vorgeschlagenen Änderungen des GKKG die Anpassung der Tarifmarge im Seehafenhinterlandverkehr an die des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs nicht für erforderlich;
5. hält die freiwilligen Tarifmaßnahmen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die als Ersatz für eine Novellierung des § 22 a GKKG gedacht waren, jedoch nicht für wirksam genug, um eine ordnungspolitische Chancengleichheit im Verhältnis zu den Rheinmündungshäfen zu erreichen;
6. ersucht die Bundesregierung sicherzustellen, daß die neu gefaßte Regelung des § 22 a GKKG auf alle deutschen Häfen ausschließlich beim direkten Seeverkehr angewandt wird.

Bonn, den 18. Juni 1986

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Hettling
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen
im Seehafenhinterlandverkehr

— Drucksache 10/3532 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen im Seehafenhinterlandverkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen im Seehafenhinterlandverkehr

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird wie folgt geändert:

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird wie folgt geändert:

1. In § 22 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

Nummer 1 entfällt

„(1a) Bei Tarifen mit Mindest-/Höchstentgelten für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, richtet sich die Tarifmarge nach Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 359/1 vom 22. Dezember 1983) in der jeweils gültigen Fassung. Enden die im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien oder den Niederlanden bestehenden Vereinbarungen über obligatorische Tarife, so gelten die Tarife im Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen als Referenztarife nach Artikel 2 Abs. 1 und Artikel 3 bis 7 der genannten Verordnung (EWG) fort.“

2. § 22a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

2. § 22a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 erhält folgende Fassung:

- a) **In Satz 1 wird das Wort „Absender“ durch das Wort „Vertragspartner“ ersetzt.**

„Für die Beförderung von Gütern von und nach den deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, können ein Unternehmer oder mehrere Unternehmer gemeinsam ohne Bindung an die Tarife mit dem Vertragspartner Entgelte schriftlich vereinbaren (Sonderabmachungen).“

- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

Buchstabe b entfällt

„Das gleiche gilt für die Beförderung von Gü-

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

tern von und nach deutschen Binnenhäfen, die über See eingeführt worden sind oder ausgeführt werden, wenn zwischen der Beförderung im Güterkraftverkehr und der Beförderung mit dem Seeschiff kein weiterer Beförderungs- und Umschlagsvorgang stattfindet.“

- c) In Satz 2 (alt) Nummer 2 werden die Worte „in derselben Verkehrsverbindung oder für denselben Urversender oder für denselben Empfänger“ gestrichen.

- c) unverändert

Artikel 2

Artikel 2

**Änderung des Gesetzes
über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr**

In das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 25. Juni 1979 (BGBl. I S. 822), werden nach § 21 folgende §§ 21 a und 21 b eingefügt:

entfällt

„§ 21 a
(Sonderabmachungen)

(1) Für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, kann der Unternehmer ohne Bindung an die Tarife mit seinem Vertragspartner Entgelte schriftlich vereinbaren (Sonderabmachungen). Das gleiche gilt für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Binnenhäfen, die über See eingeführt worden sind oder ausgeführt werden, wenn zwischen der Beförderung im Binnenschiffsverkehr und der Beförderung mit dem Seeschiff kein weiterer Beförderungs- und Umschlagsvorgang stattfindet. Solche Sonderabmachungen sind nur zulässig,

1. wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere wenn der Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrswegen oder Verkehrsträgern eine Sonderabmachung erfordert und ihm durch einen Wettbewerbstarif nicht Rechnung getragen wird und
2. wenn die Sonderabmachung eine Gütermenge von mindestens 10 000 Tonnen in drei Monaten oder 40 000 Tonnen in zwölf Monaten umfaßt und
3. wenn die Sonderabmachung das finanzielle Betriebsergebnis des Unternehmers erhält oder verbessert.

(2) Der Unternehmer hat die Sonderabmachung unverzüglich nach ihrem Abschluß der örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion mitzuteilen; er hat zusammen mit der Sonderabmachung alle Unterlagen vorzulegen, die den Abschluß sowie die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen.

(3) Sonderabmachungen werden spätestens drei Monate nach Inkrafttreten eines Wettbewerbstarifs nach Absatz 1 Nr. 1 unwirksam.

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

§ 21 b

(Veröffentlichung von Sonderabmachungen)

Die örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion veröffentlicht unverzüglich im Verkehrsblatt — Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr — folgende Einzelheiten aller Sonderabmachungen, die ihr nach § 21 a Abs. 2 mitgeteilt worden sind:

- 1. Name des Unternehmens,*
- 2. Verkehrsverbindungen,*
- 3. Güterarten,*
- 4. Gütermenge,*
- 5. vereinbarte Beförderungsentgelte,*
- 6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung,*
- 7. Dauer der Sonderabmachung,*
- 8. wichtigste Sonderbedingungen.“*

Artikel 3

Artikel 3

Berlin-Klausel

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

unverändert

Artikel 4

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

unverändert

Bericht des Abgeordneten Hettling

Der in Drucksache 10/3532 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 156. Sitzung des Deutschen Bundestages am 12. September 1985 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Wirtschaftsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 18. Juni 1986 behandelt.

I. Wesentlicher Inhalt und Ziele des Gesetzentwurfs

Die deutschen Seehäfen an der Nordseeküste stehen in einem harten Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen Rotterdam und Amsterdam sowie mit dem Hafen Antwerpen (ARA-Häfen). Nach Auffassung der Küstenländer wird dieser Wettbewerb durch geltende verkehrsrechtliche Bestimmungen zum Nachteil der deutschen Seehäfen verzerrt.

Im Zu- und Ablaufverkehr der ARA-Häfen gelten die Regeln des grenzüberschreitenden Verkehrs; dies bedeutet für die Binnenschifffahrt freier Preiswettbewerb und für den gewerblichen Güterkraftverkehr eine hohe Marge von +/- 15 v. H. bei den grundsätzlich noch vorhandenen obligatorischen Tarifen.

Für den Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen gelten hingegen die innerstaatlichen Tarifvorschriften, die sowohl für die Binnenschifffahrt wie auch für den gewerblichen Güterkraftverkehr ein Tarifniveau vorsehen, das erheblich über demjenigen des grenzüberschreitenden Verkehrs liegt.

Der Gesetzentwurf sieht zum Abbau dieser Wettbewerbsverzerrungen folgendes vor:

- Für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen im gewerblichen Güterkraftverkehr sollen dieselben Tarifmargen wie im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr gelten. Bei Auslaufen der Tarifbindung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr soll auch die Tarifbindung im innerdeutschen Seehafenhinterlandverkehr entfallen.
- Die Voraussetzungen für den Abschluß von Sonderabmachungen ohne Bindung an die Tarife für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs sollen erweitert werden. Auch Binnenhäfen, die unmittelbar von Seeschiffen angelaufen werden, sollen in die Möglichkeit eingeschlossen werden, daß Sonderabmachungen vereinbart werden.
- Auch für den Bereich der Binnenschifffahrt soll neu die Möglichkeit eingeführt werden, in Abweichung von den geltenden Tarifen Sonderabmachungen zu vereinbaren, wenn bestimmte Mindestgütermengen transportiert werden sollen.

II. Ergebnisse eines öffentlichen Anhörungsverfahrens

Der Verkehrsausschuß hat zu der Vorlage am 19. Juni 1985 ein öffentliches Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. In den zurückliegenden Jahren sind die deutschen Seehäfen in ihrer Konkurrenz zu den ARA-Häfen merkbar zurückgefallen. Der Marktanteil deutscher Seehäfen am deutschen Außenhandel verringerte sich im Import von 47 v. H. (1980) auf 41 v. H. (1983), im Export von 60 v. H. auf 45 v. H. Im Stückgutverkehr sind relative Marktanteilsverluste, im Massengutverkehr deutliche absolute Verkehrsverluste zu verzeichnen.
2. Für diese nachteilige Entwicklung ist eine ganze Reihe von Umständen ursächlich. Die Tarifbindung der deutschen Verkehrsmarktordnung für den innerstaatlichen Zu- und Ablaufverkehr ist nur eine von mehreren Ursachen. Daneben sind festzustellen: günstige geografische Lage der ARA-Häfen, gute Anbindung der ARA-Häfen an die Industriezentren durch die Rheinachse und durch Autobahnen, schnelle und preisgünstige Abfertigung rund um die Uhr sowie unbürokratischer Hafenumschlag, allgemeine Tendenz in Richtung Bündelung von Verkehrsaufkommen und Verringerung der Zahl der Abfahrten der Liniendienste, schrittweise Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs u. a. m.
3. Die Hafenwirtschaft und die Verbände der verladenden Wirtschaft haben nachdrücklich die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes gefordert, um einer deutlich erkennbaren negativen Tendenz im Verkehrsaufkommen der deutschen Nordseehäfen entgegenzuwirken. Dadurch soll die Binnenschifffahrt in die Lage versetzt werden, sofort Beförderungsangebote gegenüber den Verladern zu machen, die im Vergleich zu anderen ausländischen Binnenschiffsunternehmen konkurrenzfähig sind. In ähnlicher Weise soll die Tarifpflicht des gewerblichen Güterkraftverkehrs gelockert werden, damit auf spezifische Verkehrssituationen ohne Zeitverlust gezielt kalkulierte Angebote gemacht werden können.
4. Die Verbände des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt haben den Gesetzentwurf entschieden abgelehnt. Der Gesetzentwurf werde letztlich die praktische Aufhebung der Tarifbindung in der Binnenschifffahrt und im Güterkraftverkehr zur Folge haben. Dies werde zu einem ruinösen Preiswettbewerb und zum Ausscheiden zahlreicher mittelständischer Transportbetriebe führen. Die Marktüberlegen-

heit der Verlagerung werde dann voll zur Geltung kommen. Das deutsche Verkehrsgewerbe könne nicht zu den niedrigen Entgelten ausländischer Verkehrsunternehmen befördern, weil die Belastungen durch Kosten und insbesondere auch durch Steuern im Bundesgebiet weitaus höher seien als im benachbarten Ausland. Das Verkehrsgewerbe habe hier bereits neue Tarifangebote entwickelt, die den berechtigten Belangen der Verlagerung und der Hafenwirtschaft Rechnung trügen, jedoch seien darüber hinausgehende Tarifermäßigungen im Hinblick auf die Kostensituation nicht möglich.

III. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Allgemeines

Der Ausschuß stellt ausdrücklich fest, daß im Seehafenhinterlandverkehr ein Harmonisierungsbedarf innerhalb der Europäischen Gemeinschaft besteht. Dieser betrifft die unterschiedlichen fiskalischen Belastungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die Maße und Gewichte der Nutzfahrzeuge und den einheitlichen Vollzug der EG-Sozialvorschriften.

Jedoch muß auch die Hafenwirtschaft einen Beitrag zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen leisten. Es muß darauf geachtet werden, daß bei den Hafendurchgangskosten und bei den Abfertigungsbedingungen keine Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Seehäfen entstehen.

2. Binnenschifffahrt

Der Ausschuß ist der Auffassung, daß die vom Binnenschiffsgewerbe eingeführten umfangreichen Tarifmaßnahmen zu einem befriedigenden Abbau von Wettbewerbsverzerrungen geführt haben. Es wird jedoch in Zukunft erforderlich sein, bei allen freiwilligen Tarifmaßnahmen auf ein zügiges Beratungs-, Beschluß- und Genehmigungsverfahren zu achten.

Die vom Bundesrat zusätzlich vorgeschlagene Einführung des Rechtsinstituts der Sonderabmachungen auch für den Bereich der Binnenschifffahrt hält der Ausschuß bei dieser Sachlage für entbehrlich.

3. Gewerblicher Güterkraftverkehr

Der Ausschuß nimmt mit Befriedigung Kenntnis von den freiwilligen Tarifmaßnahmen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die einen sinnvollen und notwendigen Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen darstellen. Eine darüber hinausgehende generelle Absenkung des Tarifniveaus hält der Ausschuß im Hinblick auf die Kostensituation des Gewerbes nicht für notwendig. Er schlägt daher vor, auf die im Gesetzentwurf vorgesehene generelle Ausweitung der Tarifmarge für den Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße zu verzichten.

Im Seehafenhinterlandverkehr gewinnen jedoch moderne und besonders kostengünstige Formen der Verkehrsbündelung laufend an Bedeutung. Der Ausschuß hält es daher für notwendig, die Voraussetzungen für Sonderabmachungen im Hinterlandverkehr ohne Bindung an die Tarife zu erweitern, um dieser neuen Entwicklung Rechnung zu tragen. Für Sonderabmachungen sollen künftig u. a. folgende Voraussetzungen gelten:

- Eine Sonderabmachung kann zwischen Verkehrsunternehmer und dessen „Vertragspartner“ getroffen werden, also nicht nur wie in der Vergangenheit mit dem Absender des Transportgutes. Vertragspartner kann z. B. sein ein Spediteur oder der Empfänger des Transportgutes.
- An der Mindesttransportmenge von 500 t in drei Monaten wird festgehalten.
- Es entfällt die Voraussetzung, daß der Transport der Mindestmenge in derselben Verkehrsverbindung oder für denselben Ursender oder für denselben Empfänger erfolgen muß.

Der Ausschuß schlägt daher eine entsprechende Änderung des § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes vor.

Der Ausschuß hält es darüber hinaus für erforderlich, daß der neugefaßte § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes auch für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Binnenhäfen angewendet wird, die im direkten Seeverkehr eingeführt worden sind oder ausgeführt werden. Der Begriff des „Seehafens“ in § 22a Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes soll nach Auffassung des Ausschusses entsprechend extensiv ausgelegt und angewandt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat ausdrücklich zugesagt, dies durch eine entsprechende Anweisung an die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sicherzustellen.

IV. Mitberatende Stellungnahme des Wirtschaftsausschusses

Der Wirtschaftsausschuß hat sich im Wege der Mitberatung nachdrücklich für die Annahme des Gesetzentwurfes eingesetzt. Er hält insbesondere die vorgeschlagene Novellierung des § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes über Sonderabmachungen in Abweichung von den geltenden Tarifen für erforderlich. Der Wirtschaftsausschuß hat hierzu folgende Feststellungen getroffen:

- Die deutschen Seehäfen sind in ihrem Wettbewerb gegenüber den ARA-Häfen deutlich benachteiligt. Durch die bevorstehende Öffnung der Verkehrsmärkte innerhalb der Europäischen Gemeinschaft wird sich diese Lage noch wesentlich verschärfen.
- Die freiwilligen Tarifmaßnahmen des Verkehrsgewerbes seien nicht ausreichend, so daß eine gesetzliche Regelung unabweisbar sei. Die Be-

dingungen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen müssen an die Bedingungen für den grenzüberschreitenden Verkehr angeglichen werden.

- Auch deutsche Binnenhäfen, die von Seeschiffen angelaufen werden, müssen in die bevorstehende Neuregelung einbezogen werden.

V. Beschlußempfehlung

Der Ausschuß empfiehlt einmütig die Annahme des Gesetzentwurfes in der Fassung, die sich aus der anliegenden Zusammenstellung ergibt. Er schlägt außerdem eine EntschlieÙung vor, die die maßgebenden Gesichtspunkte für die Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes enthält.

Bonn, den 18. Juni 1986

Hettling

Berichterstatler