

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Haar, Antretter, Amling, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Hettling, Ibrügger, Pauli, Stiegler Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

EG-Marktordnung im Straßengüterverkehr

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom Mai 1985, mit dem die Untätigkeit des Rates in der Verkehrspolitik festgestellt worden ist, schreibt die Einführung der Dienstleistungsfreiheit im Transportsektor vor. Die Wirkungen des Urteils gehen über den Urteilstenor weit hinaus. Der Europäische Rat von Mailand hat im Juni 1985 beschlossen, daß mit Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 auch der freie Verkehrsmarkt geschaffen sein soll. Dies hat der Verkehrsministerrat im November bestätigt mit dem Zusatz, auf jegliche mengenmäßige Beschränkung zu verzichten. Mit seinen Beschlüssen vom Juni 1986 hat der Verkehrsministerrat die Grundzüge einer endgültigen Marktorganisation näher umrissen. Während der Übergangszeit bis 1992 soll das Gemeinschaftskontingent jährlich um mindestens 40 % (kumulativ) aufgestockt werden.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen sind auf Gemeinschaftsebene bisher getroffen worden, damit die Beseitigung der mengenmäßigen Beschränkungen im Straßengüterverkehr während der Übergangszeit bis 1992 einhergeht mit der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen bedingt durch Unterschiede der
 - Kfz-Steuer,
 - Mineralölsteuer,
 - Straßenbenutzungsgebühren,
 - Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals,
 - technischen Auflagen,
 - Investitionshilfen?
2. Warum hat die Bundesregierung der Regelung zugestimmt,
 - daß die bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr bis 1992 vollständig beseitigt werden sollen,

- daß auch die Gemeinschaftsgenehmigungen, die zu internationalen Beförderungen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft berechtigen, der Zahl nach nicht mehr beschränkt werden dürfen,

obwohl die vom Europäischen Gerichtshof verlangte Herstellung der Dienstleistungsfreiheit vereinbar wäre mit einer mengenmäßigen Beschränkung der Kontingente auf der Basis, daß Angehörige der EG-Staaten nicht diskriminiert werden?

3. Welche Auffassungen vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Festlegung der Bedingungen für die Teilnahme von EG-Ausländern an der nationalen Kabotage?
4. Welche Konsequenzen ergeben sich für die nationale Marktordnung aus der Aufhebung des Kabotagevorbehalts?
5. Welche Informationen über Ausmaß und Auswirkungen der Wettbewerbsverzerrungen liegen der Bundesregierung vor, und wie ist in diesem Zusammenhang die künftige Marktstellung der deutschen Straßenverkehrsunternehmen zu beurteilen?
6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für den Fall, daß die Angleichung der Kfz- und Mineralölsteuer nicht in der Übergangszeit bis 1992 erreicht wird?
7. In welchem quantitativen Rahmen werden sich die Auswirkungen der Deregulierung im Straßengüterverkehr auf
 - Höhe und Struktur des gesamten Straßengüterverkehrs,
 - Beteiligung ausländischer Verkehrsunternehmen,
 - Verkehrsteilung zwischen den Binnenverkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenschifffahrt,
 - Verkehrsbelastung des Fernstraßennetzes mit Folgewirkungen auf Verkehrssicherheit und Umweltbelastungbewegen?
8. Mit welchen Einnahmeausfällen bei der Deutschen Bundesbahn durch geringeres Güteraufkommen und sinkende Frachttarife als Folge der Deregulierung im Straßengüterverkehr rechnet die Bundesregierung in den einzelnen Jahren bis 1992 und mit welchen ab 1992?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung einer Deregulierung ein auf die Anzahl und Größe der deutschen Verkehrsunternehmen, insbesondere der mittelständischen Betriebe, sowie auf die Sicherheit der Arbeitsplätze?
10. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung nach der Deregulierung des Straßengüterverkehrs ein „Ausflagen“ in Niedriglohnländer und damit eine ähnliche Entwicklung wie im Seeverkehr verhindern?
11. Welche Auswirkungen ergeben sich mit der Deregulierung des Straßengüterverkehrs auf den Huckepackverkehr der Eisenbahn?

12. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, damit der im EWG-Vertrag vorgesehenen Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik endlich Rechnung getragen wird, d. h. nicht nur geeignete Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb eines Verkehrsträgers der einzelnen Mitgliedstaaten, sondern auch zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu ergreifen?
13. Ist die Bundesregierung bereit, da man bei der Harmonisierung der Steuern mehr auf die Angleichung der Steuersätze als auf die korrekte Anlastung der Wegekosten Wert legt, für die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Bundesbahn Lösungen zu finden, und wenn ja, welche?
14. Wie müßte das in der Diskussion befindliche Marktbeobachtungssystem ausgestaltet sein, um gravierende Störungen des Marktes oder eines Teils des Marktes zu erkennen, und welche Indikatoren sind hierfür erforderlich?
15. An welche konkreten gemeinschaftlichen Maßnahmen oder nationalen Maßnahmen denkt die Bundesregierung, um Marktstörungen zu beseitigen?
16. Wie will die Bundesregierung das Entstehen schädlicher Überkapazitäten im Straßengüterfernverkehr verhindern?
17. Was unternimmt die Bundesregierung, damit sich die gemeinsame Verkehrspolitik nicht ausschließlich auf die Gestaltung des Verkehrsmarktes durch Ordnungsvorschriften beschränkt, um die großen Verkehrsachsen, auf denen sich der Austausch von Personen und Gütern im großen Wirtschaftsraum der Zwölf vollzieht, den Erfordernissen des Binnenmarktes anzupassen, und wie vollzieht sie die sich hieraus ergebende Konsequenz, die im Gemeinschaftshaushalt eingestellten Investitionsmittel zu erhöhen und schwerpunktmäßig für die Weeginvestitionen der Eisenbahnen einzusetzen?

Bonn, den 7. Oktober 1986

Daubertshäuser
Kretkowski
Haar
Antretter
Amling
Bamberg
Berschkeit
Buckpesch
Curdt
Hettling
Ibrügger
Pauli
Stiegler
Dr. Vogel und Fraktion

