

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Gerhard Wächter, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deitert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Markus Grübel, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Albert Rupprecht (Weiden), Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel und der Fraktion der CDU/CSU

Interessen des deutschen Verkehrsgewerbes wirksam erhalten und sichern – Chancen zur Förderung des deutschen Transportgewerbes national und international ergreifen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung steht in der Pflicht, ihre Zusagen zur Unterstützung des deutschen Transportgewerbes einzuhalten, damit es national und international wettbewerbsfähig bleibt. Durch Kompromisse der Bundesregierung zu Lasten des deutschen Gewerbes auf internationaler Ebene sowie falschen Entscheidungen in der deutschen Wirtschafts- und Finanzpolitik werden deutsche Speditionen jedoch in alarmierender Weise geschädigt. Die Bundesregierung hat der Fortführung der wettbewerbsverzerrenden Subventionierung von Dieselmotoren in Italien und Frankreich bis Ende 2004 beim ECOFIN-Rat am 20. März 2003 in Brüssel zugestimmt, begleitet von vielen nationalen Ausnahmeregelungen – Deutschland sucht man in diesem Katalog vergeblich. Festzuhalten ist, dass diese Einigung aus deutscher Sicht aufgrund der Vielzahl längerfristiger Ausnahmeregelungen einen weiteren Rückschlag in den Harmonisierungsbemühungen darstellt: so werden nicht nur die umstrittenen Dieselsubventionen in Italien und Frankreich fortgesetzt, sondern andere EU-Staaten mit noch niedrigeren Mineralölsteuersätzen erhalten langfristige Übergangsregelungen weit unterhalb der EU-Mindestbesteuerung in der Übergangsphase bis 2010. Im krassen Gegensatz dazu überschreitet die Mineralölbesteuerung in Deutschland bereits heute das für 2010 anvisierte Mindestniveau um 42 % – eine Last, die das deutsche Transportgewerbe nicht länger tragen kann. Nach vorliegenden Zahlen haben seit Einführung der Ökosteuer fast 20 000 Menschen ihre Arbeit im Transportgewerbe verloren.

Eine spätestens seit der Ökosteuerdebatte vom deutschen Transportgewerbe eingeforderte Wahrung der berechtigten Interessen des deutschen Verkehrsgewerbes ist beim jüngsten Brüsseler Kompromiss nicht erkennbar, obwohl z. B. der frühere Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Kurt Bodewig anlässlich der BGL-Mitgliederversammlung im Oktober 2001 für die Bundesregierung versprach: „Sie können sich darauf verlassen – laufen die Subven-

tionen Ende 2002 nicht aus, dann laufen sie bei uns eben an“ oder der Chef des Bundeskanzleramtes, der dem deutschen Gewerbe noch im Februar 2001 zusicherte, dass die Einführung der LKW-Maut mit einer „größtmöglichen Harmonisierung“ erfolgen wird. Fakt ist, dass die Belastungen nationaler und internationaler Art für das deutsche Verkehrsgewerbe ein Ausmaß erreicht, das rasches Handeln erforderlich macht. Die Bundesregierung schädigt mit ihrem Vorgehen einen wichtigen Wirtschaftszweig und trägt hierdurch zu rezessiven Tendenzen der ganzen Wirtschaft bei.

Zudem versperrt ihr die von ihr selbst durch eine falsche Wirtschafts-, Finanz-, Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik maßgeblich mitverursachte dramatische ökonomische Lage jeden Gestaltungsspielraum. Der ungebremste Anstieg von Insolvenzen bei mittelständischen Transport- und Speditionsunternehmen ist ein Alarmsignal. Statt den Unternehmen ständig weitere Kostenbelastungen aufzubürden, müssen vor allem die Harmonisierungsdefizite abgebaut und die heimischen Spediteure entlastet werden. Geschieht dies nicht, ist als Konsequenz ein weiterer dramatischer Verlust von Arbeitsplätzen zu befürchten, denn es wird nicht weniger auf deutschen Straßen transportiert, nur die LKW mit deutschen Kennzeichen werden drastisch verringert.

Die deutschen Grenzspediteure an der Grenze zur Tschechischen Republik und zu Polen verlieren nach der EU-Osterweiterung zahlreiche Aufgaben. Damit ist die Existenz vieler Speditionsunternehmen und Arbeitsplätze gefährdet. Um den Grenzspediteuren einen Übergang zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass die Bildung von Transferagenturen und Transfergesellschaften unterstützt wird und Investitionen in neue Betätigungsfelder gefördert werden. Ebenso sind die deutschen Grenzspediteure darauf angewiesen, dass ihnen an den neuen EU-Außengrenzen reelle Zugangschancen durch faire Vergabeverfahren gewährt werden.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

- auf eine wirkliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Bereich des europäischen gewerblichen Güterkraftverkehrs hinzuwirken;
- die zum 31. August 2003 wirksam werdende streckenbezogene nutzungsabhängige LKW-Maut für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe wettbewerbsverträglich zu gestalten und alle Harmonisierungsmöglichkeiten zu nutzen. Statt der von der Bundesregierung angebotenen 300 Mio. Euro muss mindestens der doppelte Betrag in die Unternehmen zurückfließen;
- im Rahmen der EU-Osterweiterung die berechnete Interessenlage des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes wirksam einzufordern und für die Kabotageverkehre von Unternehmen aus EU-Beitrittsländern annehmbare Übergangsregelungen zu schaffen;
- die Risiken für das deutsche Transportgewerbe aufgrund bestehender Harmonisierungsdefizite im EU-Verkehrs- und Transportrecht sowie dem hohen Lohn- und Sozialkostengefälle zwischen Deutschland und den Beitrittsländern Polen und Tschechien zu minimieren;
- der fortschreitenden Existenz- und Arbeitsplatzvernichtung im deutschen Transportgewerbe sowie dem Trend zur Ausflagung massiv Einhalt zu gebieten;
- den Aufgabenverlust der deutschen Grenzspediteure an der Grenze zur Tschechischen Republik und zu Polen nach der EU-Osterweiterung durch gezielte Förderungen abzufedern und sich dafür einzusetzen, dass den deutschen Grenzspediteuren an den neuen EU-Außengrenzen reelle Zugangschancen durch faire Vergabeverfahren gewährt werden;

- über den vom Vorsitz des Europäischen Rates vom 20./21. März 2003 begrüßten Kompromiss der Wirtschafts- und Finanzminister (ECOFIN) zur Mineralölsteuererhöhung, über die jetzt das Europäische Parlament zu befinden hat, nochmals zu verhandeln.

Berlin, den 6. Mai 2003

Renate Blank
Gerhard Wächter
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Georg Brunnhuber
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Markus Grübel
Bernd Heynemann
Klaus Hofbauer
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Albert Rupprecht (Weiden)
Gero Storjohann
Volkmar Uwe Vogel
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

