Mitteilung des Senats vom 30. April 2002**Lkw-Maut gefährdet zahlreiche deutsche Arbeitsplätze im Güterkraftgewerbe**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 15/1046 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt der Senat die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftgewerbes durch die Ökosteuer und die beschlossenen Regelungen zur Einführung der Lkw-Maut?

Der Senat sieht eine zusätzliche Belastung des deutschen Güterkraftgewerbes durch die Ökosteuer sowie die Einführung der Maut. Jedoch ist die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftgewerbes im Hinblick auf die Ökosteuer, die beschlossenen Regelungen zur Einführung der Lkw-Maut sowie weitere Bedingungen im gesamten Zusammenhang zu beurteilen. Dabei sind die Verkehrsinfrastruktur sowie eine Reihe von ordnungspolitischen Faktoren und die Belastungen aus Ertrags- und Verkehrssteuern zu berücksichtigen. Für die ordnungspolitischen Fragen sind in erster Linie europäische Regelungen heranzuziehen, da die Wettbewerbsbedingungen des Güterkraftverkehrsgewerbes den nationalen Regelungen nur noch bedingt unterliegen und in erster Linie durch die europäischen Vorgaben im Binnenmarkt geregelt werden. Insgesamt bietet sich also ein vielfältiges Bild, das im Folgenden erläutert wird.

Die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoffe betrug im Kalenderjahr 2000 74 Pfennige je Liter; davon entfielen zwölf Pfennige auf die Ökosteuer. Ab Januar 2001 erfolgte eine Anhebung um sechs Pfennige je Liter, ebenso im Jahr 2002. Im Jahr 2003 wird eine Anhebung in der entsprechenden Höhe erfolgen. Die Auswirkungen der Stromsteuer lassen sich bezogen auf das Güterkraftgewerbe nicht beziffern.

Parallele Vorhaben wie die ökologische Steuerreform in Deutschland mit zusätzlicher Besteuerung des Energieverbrauchs sind nach Kenntnis des Senats in den europäischen Nachbarstaaten nicht durchgeführt worden und stehen auch nicht an.

Die zusätzlichen Einnahmen, die dem Bund im Rahmen der ökologischen Steuerreform zufließen, sollen zur Entlastung der Rentenversicherungsträger für Arbeiter und Angestellte dienen und führen damit zu einer Senkung der Lohnnebenkosten zum Vorteil auch der Unternehmen des Güterkraftgewerbes.

Durch das Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform ist seit dem 1. November 2001 zusätzlich eine vom Schwefelgehalt abhängige Spreizung des Mineralölsteuersatzes für Benzin und Diesel eingeführt worden. Der Unterschied beträgt 1, 53 Cent je Liter für „schwefelarme“ Kraftstoffe. In der zweiten Stufe ab 1. Januar 2003 gilt dies nur noch für Kraftstoffe, die noch weniger Schwefel enthalten.

Die Verkehrsminister der Länder haben am 10./11. Oktober 2001 in der Verkehrsministerkonferenz die Einführung der Maut für Lkw ab 2003 zwar befür-

wortet, aber einstimmig zugleich gefordert, dass alle zusätzlichen Einnahmen aus der Maut für den Ausbau der Infrastruktur eingesetzt werden, darüber hinaus bei Verlagerung von Verkehren auf das nachgeordnete Straßennetz die Erweiterung der Maut auf diese Strecken mit den Ländern abgestimmt wird und schließlich die Wettbewerbsfähigkeit des Transportgewerbes durch Harmonisierung auf europäischer Ebene sicher gestellt wird.

Hinzu kommt, dass die bei der Kfz-Steuer für Lkw ab 12 t Gesamtgewicht vorzunehmende emissionsbezogene Besteuerung besonders für hoch emittierende Lkw in Deutschland deutlich über der EU-Mindestbesteuerung nach der einschlägigen europäischen Richtlinie liegt.

Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten Frankreich, Niederlande und Italien eine Mineralölsteuererstattung zu Gunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes gewährt und damit indirekt das Gewerbe aus den anderen Mitgliedstaaten benachteiligt. Die Bundesregierung hat zwar gegen diese Regelung interveniert, da eine solche Regelung EU-rechtlich nicht konform ist. Auch die Kommission steht auf diesem Standpunkt. Aber wegen komplizierter europäischer Rechtsverfahren ist noch nicht absehbar, wann diese Benachteiligung des deutschen Transportsektors beendet wird.

Hinsichtlich des Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen hatte Bremen am 1. Februar 2002 zusammen mit anderen Ländern den Vermittlungsausschuss angerufen. Dabei hatte sich der Bundesrat ausdrücklich dafür ausgesprochen, dass im Gesetz selbst konkrete Harmonisierungsmaßnahmen zur Reduzierung der Abgabenbelastung des deutschen Straßentransportgewerbes festgelegt werden und diese nicht zu Lasten der Länder gehen dürfen. Außerdem sollte sicher gestellt werden, dass keine Gefährdung zahlreicher Betriebe und Arbeitsplätze im Transportgewerbe eintritt, sondern ein Beitrag zur dringend notwendigen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen geleistet wird.

Bundesrat und Bundestag sind dem im Vermittlungsverfahren gefundenen Kompromiss gefolgt, indem die überwiegende Zweckbindung des Mautaufkommens zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur jetzt im Gesetz festgeschrieben wird. Weiter ist die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr bei der Festsetzung der Maut zu berücksichtigen. Schließlich ist nunmehr das Einvernehmen mit den Ländern bei Einrichtungen zur Erhebung der Maut herzustellen.

2. Welche Maßnahmen hält der Senat für eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftgewerbe innerhalb der EU für erforderlich?

Der Senat hält für eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe innerhalb der EU folgende Maßnahmen für erforderlich:

a) Verkehrsinfrastruktur

Die Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftgewerbe sind im Zusammenhang mit dem Hinterlandverkehr der bremischen Häfen zu betrachten. Bei den Hinterlandverbindungen der Westhäfen an der Nordsee-Range (ARA-Häfen = Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) ist eine massive Kapazitätsaufstockung beispielsweise bei der Bahn die Betuwelinie, zu beobachten, während im deutschen Seehafenhinterlandverkehr die Gefahr besteht, dass der Güterverkehr wegen mangelnden Ausbaus der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße ins Hintertreffen gerät. Daher sind nach Ansicht des Senats rechtzeitige Kapazitätserweiterungen erforderlich, die in einem Prioritätenkonzept Seehafenanbindungen zusammen gefasst werden müssen. Maßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) können dann entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 nach vorne gezogen werden.

Im Rahmen der Beihilferegelungen für Transeuropäische Netze muss nach Vorstellung des Senats für die Zukunft gewährleistet werden, dass der Umschlag innerhalb der Seehäfen auch in Kombination mit Landverkehrsträgern,

also auch der Straße nach EU-Recht beihilfefähig für den Kombinierten Verkehr sein wird.

b) Wettbewerbsneutrale nationale Steuern und Abgaben für schwere Lkw

Nach Ansicht des Senats ist zu befürchten, dass durch die Ökosteuer in Verbindung mit weiteren Faktoren, von denen als besonders maßgeblich der Rohölpreis sowie der Wert des US-Dollars zu nennen sind, ein höheres Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff mittelfristig eintritt. Hinzu kommt die Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw in Deutschland ab 2003. Diese dient zwar dem Ziel einer Verursacher gerechteren Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr für alle europäischen Lkw, wird aber das deutsche Güterkraftgewerbe zusätzlich belasten, da die angekündigte Kompensation voraussichtlich die Wettbewerbsnachteile nicht voll ausgleichen wird.

Zusätzlich wird die Einführung der Lkw-Maut für die Seehafenverkehre dem Anspruch der europaweiten Harmonisierung nach Ansicht des Senates nur teilweise gerecht, da die unmittelbaren Konkurrenzhäfen in den Niederlanden und Belgien nicht denselben Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf die Maut unterliegen. Die ökonomische Distanz im Hinterlandverkehr zwischen den Konkurrenzhäfen im Mündungsgebiet des Rheins zu den aufkommenstarken Regionen insbesondere des Rhein, Main, Neckar und des Alpenraumes wird durch die Lkw-Maut in Deutschland verkürzt werden. Denn bei den Transporten der deutschen Häfen in das zum Teil geografisch deckungsgleiche Hinterland fiele die Autobahnbenutzungsgebühr für die volle Länge der Straßenbenutzung an. Dagegen sind die ca. 150 km von den Wettbewerbshäfen bis zur deutschen Grenze mautfrei.

Daher hatte sich der Senat zusammen mit Hamburg im Bundesrat erfolgreich für einen Antrag eingesetzt, mit Hilfe dessen entsprechend der Regelung für den Kombinierten Verkehr der Seehafen-Hinterlandverkehr für Container von der Maut in einem Umkreis um die deutschen Seehäfen von 150 km befreit worden wäre. Dies wäre sowohl dem nationalen Gewerbe als auch den deutschen Seehäfen zugute gekommen. Der vom Bundesrat am 1. Februar 2002 beschlossene Antrag ist im Vermittlungsverfahren aber nicht behandelt worden.

c) Überarbeitung der EU-Richtlinie für Nutzung der Verkehrswege

Der Senat drängt zusammen mit Hamburg auf eine Überarbeitung der Richtlinie der Europäischen Union über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge. Das Ziel dabei ist, dass die Mitgliedstaaten zumindest im grenzüberschreitenden Verkehr verpflichtet werden, Autobahnbenutzungsgebühren in einer bestimmten Höhe für schwere Lkw zu erheben. Im EU-Binnenmarkt darf es zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen nicht der Opportunität der Mitgliedstaaten unterliegen, Autobahn-Benutzungsgebühren einzuführen. Erst eine solche Regelung wäre ein Schritt zur echten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr in Europa.

d) Arbeitserlaubnisrecht

Ein Problem stellt auch die Harmonisierung des Arbeitserlaubnisrechts dar, da die Annäherung anderer europäischer Mitgliedstaaten an die in Deutschland geltenden strengen arbeitsrechtlichen Bedingungen zwar wünschenswert, aber auf europäischer Ebene nicht durchsetzbar wären. Zum einen bietet der EG-Vertrag keine Rechtsgrundlage dazu und zum andern wäre eine Harmonisierung des Arbeitserlaubnisrechts in Europa voraussichtlich nur unterhalb des deutschen Niveaus möglich und damit in Deutschland politisch kaum akzeptabel.

Die illegale Beschäftigung von Fahrern im Güterkraftverkehr, vor allem aus mittel- und osteuropäischen Beitrittsstaaten, die das deutsche Gewerbe ebenfalls beeinträchtigt, kann nur aufgrund einer EU-weit einheitlichen Fahrerbescheinigung eingedämmt werden. Es gibt zwar einen Entwurf einer Verordnung zur Fahrerbescheinigung im innergemeinschaftlichen Straßengüter-

verkehr, mit der die Legalität der Beschäftigungsverhältnisse überprüft werden kann, aber es gibt noch keine europäische Einigung darüber.

Der Bund hat diese Bedrohung des nationalen Gewerbes erkannt und im Vorgriff auf die beabsichtigte Einführung einer EU-Fahrerbescheinigung Sofortmaßnahmen durch Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes getroffen. Dazu gehören Pflichten des Unternehmers über den Einsatz von Fahrern, Verpflichtungen auch der Verloader sowie die Erhöhung des angedrohten Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese Pflichten. Diese Regelungen sind zum 7. September 2001 in Kraft getreten.

e) Förderung von Telematik-Anwendungen

Die Implementierung von Verkehrsleitsystemen von den Häfen bis ins Hinterland, die Einführung von Informations- und Kommunikationssystemen zur Optimierung des Umschlages sowie des Planungs- und Logistikbereichs und die Unterstützung der Bildung von Transportketten sowie von Systemen zur Satelliten gestützten Transportüberwachung würden nach Ansicht des Senats die Lage der Unternehmen im Güterkraftgewerbe insgesamt verbessern. Dies gilt auch in besonderem Maße für ein Melde- und Informationssystem für gefährliche Güter, um eine lückenlose Überwachung von Gefahrguttransporten und Bewegungen zu ermöglichen, die das frühzeitige Einleiten von Gefahrenabwehrmaßnahmen bzw. Unfallbekämpfungsmaßnahmen ermöglichen würden. Der Senat ist der Auffassung, dass mit diesen Maßnahmen die Qualität des deutschen Güterkraftgewerbes erhöht wird und damit eine stärkere Kundenbindung eintritt.

f) Förderung des Kombinierten Verkehrs im Rahmen von Programmen

Der Senat fordert die Anwendung der Regeln des Kombinierten Verkehrs auch für Seehafenverkehre im europäischen Programm Marco Polo, da diese als grenzüberschreitende Verkehre im Sinne der EU anzusehen sind. Die Förderung von innovativen Projekten in diesem Bereich stellt auch eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Güterkraftgewerbes dar, wenn sichergestellt ist, dass keine Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten bereits bestehender Verkehre eintreten. Darüber hinaus engagiert sich der Senat gegenüber der Bundesregierung für die Schaffung eines nationalen Förderprogramms mit derselben Zielrichtung.

3. Wie beurteilt der Senat die Befürchtungen des „Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)“, dass mit der beschlossenen Regelung zur Einführung der Lkw-Maut sich die Standortbedingungen der Häfen an der Nordseeküste gegenüber den „ARA-Häfen“ nachhaltig verschlechtern?

Der Senat teilt die Befürchtungen des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und setzt sich deshalb auf allen Ebenen für die Verbesserung der Standortbedingungen der Häfen an der Nordseeküste ein.

4. Wie hat sich die Zahl der Beschäftigten und Betriebe seit der Einführung der Öko-Steuer entwickelt, und welche Prognose wird trotz des positiven Umschlagswachstums erwartet?

Die Zahl der Betriebe und die Zahl aller Beschäftigten im Güterkraftverkehr seit der Einführung der Ökosteuer lassen sich nur teilweise erfassen. Die letzte generelle Erhebung dieser Daten, die im allgemeinen nur in mehrjährigen Abständen statistisch durchgeführt wird, liegt soweit zurück, dass die Zahlen nicht mehr aussagefähig sind. Daher kann sie zur Beantwortung der Frage nicht mehr verwendet werden.

Dagegen wird die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Grundsatz quartalsweise erhoben. Zum 30. Juni 1999 hat sich jedoch die Branchengliederung geändert. Die Zahl der Beschäftigten in der „Güterbeförderung im Straßenverkehr“, also einer feinteiligen statistischen Einteilung, hat im Land Bremen vom 30. Juni 1999 von 2142 bis zum 30. Juni 2000 auf 2215 Beschäftigten leicht zugenommen. Neuere Zahlen liegen für diese feinteilige Rubrik aus statistiksystematischen Gründen nicht vor und die grobe statistische Struktur trifft keine hier verwendbaren Aussagen.

Die anderen Verkehrsbranchen, die für die Fragestellung relevant sind, haben von Mitte 1999 bis Mitte 2001 eine positive Entwicklung in Bremen genommen. Im Bereich „Spedition, sonstige Verkehrsvermittlung“ stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von 8893 auf 9916, erreicht damit aber nicht die hohen Steigerungsraten bei den Umschlagszahlen der bremischen Häfen. Im Bereich „Sonstige Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr“ stieg die Zahl von 1876 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf 2904.

Darin sind die Selbständigen nicht erfasst. Aus verschiedenen Gründen, unter anderem dem Wettbewerbsdruck und der Kostenreduzierung im Gewerbe wird vermutet, dass deren Zahl in den letzten Jahren im Bereich Straßengüterverkehr zugenommen hat. Das bedeutet, dass die Zahl der Betriebe wahrscheinlich erhöht worden ist.

Die Zahl der existierenden Betriebe des Güterkraftverkehrs und deren Veränderung nach Einführung der Öko-Steuer lässt sich jedoch positiv statistisch nicht ermitteln, ein Rückschluss über die Entwicklung ist allenfalls aus der Insolvenzstatistik möglich. Dem Senat sind zwar Klagen des Güterkraftgewerbes über die wirtschaftliche Lage des Gewerbes bekannt. Aber eine signifikante Erhöhung der insolventen Unternehmen in Bremen nach Einführung der Ökosteuern ist nach Meinung des Senats nicht festzustellen.

In der Prognose erwartet der Senat, dass es trotz der generellen Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehrsgewerbe jedenfalls für die Zahl der Beschäftigten im Bundesland Bremen eine leicht positive Entwicklung geben wird. Denn das Wachstum des Umschlages in den Bremischen Häfen wird die Haupteinflussgröße auf die Beschäftigtenzahl bleiben und die dafür vorliegenden Prognosen sind uneingeschränkt positiv. Dies gilt wegen der Wettbewerbsverzerrungen zwar in abgeschwächter Form, aber im Prinzip auch für die Betriebe des Güterkraftverkehrsgewerbes.