

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich,
Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Wettbewerbsverzerrung im Ostseelängsverkehr

Die ökologisch und ökonomisch sinnvolle und von der Bundesregierung gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Schiff wird im Ostseeraum seit dem 1. Mai 2004 durch eine offensichtliche Wettbewerbsverzerrung behindert. Die EU-Osterweiterung hat den reinen Landverkehr per Lkw bezüglich Transportdauer und Transportkosten derart besser gestellt, dass konkurrierende Kurzstreckenseeverkehre massive Ladungsrückgänge zu verzeichnen haben, während sich ein Trend zur Rückverlagerung des Güterverkehrs vom Schiff auf die Straße weiter manifestiert. Erste Routen des Seeverkehrs von Deutschland in das Baltikum (z. B. Kiel–Klaipeda und Sassnitz–Klaipeda) sind bereits eingestellt worden, was mit negativen ökologischen Konsequenzen sowie dem Verlust von Arbeitsplätzen verbunden ist. Diese Tatsachen konterkarieren somit ökologisch und ökonomisch betrachtet die erklärten Ziele der deutschen und europäischen Verkehrspolitik.

Neben den bereits bekannten Gründen für diese Wettbewerbsverzerrung, die vor allem in den mangelhaften Kontrollen der Lenkzeiten und anderen Sicherheitsstandards im Straßenverkehr zu sehen sind, während Hafengesellschaften und Reedereien den gesetzlichen Vorgaben zu Sicherheits- und Umweltstandards sowie den Zollmodalitäten Folge leisten, sind nun weitere bedenkliche Aspekte, besonders aus ökologischer und sicherheitsspezifischer Sicht, bekannt geworden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schritte gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um die Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Kurzstreckenseeverkehr und dem Lkw-Verkehr einzuschränken, den Kurzstreckenseeverkehr zu stärken und so die Ziele der Verkehrspolitik in Bezug auf Ökologie und Ökonomie umzusetzen?
2. Auf welche Weise gedenkt die Bundesregierung, die Chancengleichheit zwischen diesen Verkehrsträgern in Zusammenarbeit und Koordination mit den EU-Mitgliedstaaten zu verbessern?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass auf Grund der hier beschriebenen Wettbewerbsverzerrung bereits Kurzstreckenseeverkehrsrouten eingestellt wurden und Arbeitsplätze verloren gingen?
4. Werden kurzfristige Maßnahmen erwogen, um den weiteren Verlust von Verbindungen und Arbeitsplätzen im Seeverkehr zu verhindern?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

5. Wie bewertet die Bundesregierung den Einbau von immer größeren Tanks in schwere Nutzfahrzeuge und die sich daraus ergebenden Wettbewerbsvorteile, mit deutlich niedriger besteuertem Diesel durch ganz Europa fahren zu können?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen und die sicherheitsrelevanten Konsequenzen dieser größeren Tanks?
7. Wird sich die Bundesregierung vor diesem Hintergrund auf europäischer Ebene für eine Begrenzung des Tankvolumens in schweren Nutzfahrzeugen einsetzen?

Berlin, den 17. März 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion