

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/1012 –

Wettbewerbsverzerrung im Ostseelängsverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die EU-Osterweiterung im Mai 2004 stellt für die Ost-West-Verkehre ein bedeutendes Ereignis dar. Sie hat einerseits Märkte erschlossen und Chancen eröffnet. Erfreulich ist die Umschlagsentwicklung in den Ostseehäfen im letzten Jahr, die auch auf den EU-Beitritt der Baltischen Staaten zurückzuführen ist. Andererseits hat die EU-Osterweiterung im europäischen Verkehrsmarkt zu Änderungen geführt, die sich auf den Wettbewerb zwischen dem Fährverkehr auf der Ostsee und dem Straßengüterverkehr auf der Ost-West-Relation auswirken.

Die veränderten Rahmenbedingungen haben zu einer Bevorzugung des Straßengüterverkehrs geführt. Dies hängt in hohem Maß mit der Verkehrsabwicklung durch die Änderung der EU-Außengrenze zusammen. So ist z. B. durch den Wegfall der in der Vergangenheit langen Wartezeiten an der deutsch-polnischen Grenze der Zeitvorteil für den Fährverkehr weitgehend verloren gegangen. Daneben dürfte der Dieselpreis, der in Russland beispielsweise etwa 60 Prozent unter dem Preis in Polen liegt, eine wesentliche Rolle spielen.

Vor dem Hintergrund des weiterhin stark wachsenden Güterverkehrsaufkommens und unter Berücksichtigung der aktuellen Besonderheiten nach der EU-Osterweiterung speziell im Ostseeraum bleibt es erklärtes Ziel der Bundesregierung, verstärkt Verkehre von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie den Wasserweg zu verlagern und die Rahmenbedingungen für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu gestalten. Dafür engagiert sich die Bundesregierung sowohl national, z. B. durch Unterstützung des Short Sea Shipping Promotion Centers als auch auf europäischer Ebene, z. B. in der Diskussion um die Beseitigung von Harmonisierungsdefiziten.

Die Verlagerung von Gütertransporten auf den Wasserweg wird von Deutschland als verkehrspolitisches Schwerpunktthema verfolgt. Kernelement dieses Ansatzes ist nicht das „Gegeneinander“ der Verkehrsträger, sondern ihre optimale Kombination in der gesamten Transportkette unter Nutzung der jeweiligen verkehrsträgerspezifischen Stärken. Die Bundesregierung setzt sich deshalb dafür ein, faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen.

Dabei müssen internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abgebaut werden – unter Ausnutzung aller nationaler Handlungsspielräume.

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?

Die EU-Osterweiterung hat neben positiven wirtschaftlichen Auswirkungen für die Seehäfen zu Änderungen im europäischen Verkehrsmarkt geführt, die sich auf den Wettbewerb zwischen dem Fährverkehr und dem Landverkehr auswirken. Die veränderten Rahmenbedingungen haben zu einer Bevorzugung des Straßengüterverkehrs geführt.

Die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf den Wasserweg bleibt ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik und wird von der Bundesregierung auch zukünftig unterstützt. Das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) leistet seit seiner Gründung im Jahr 2001 dazu durch neutrale Beratung von Handel, Industrie und Logistik bei der Suche nach leistungsfähigen Angeboten und marktfähigen Lösungen einen wesentlichen Beitrag. Das auf Basis des Modells Public Private Partnership (PPP) arbeitende SPC hat zahlreiche Verlagerungsprojekte mit initiiert, die das Straßennetz bisher um ca. 114 Millionen Tonnenkilometer entlastet haben (das entspricht mehr als 9 000 Fahrten eines voll beladenen 40-Tonnens zwischen den deutschen Seehäfen und dem Ruhrgebiet). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird die Förderung des SPC deshalb bis zunächst 2007 auf der bisherigen PPP-Basis verlängern.

Ein Beispiel für eine weitere Maßnahme, die zur Steigerung der Attraktivität des Kurzstreckenseeverkehrs beitragen wird, sind die geplanten Anpassungsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal.

Sie sind erforderlich, damit für die immer größer werdenden Schiffe die bisher nicht erweiterte Oststrecke nicht zum Nadelöhr wird. Größere Ladekapazitäten wirken sich positiv auf die Transportkosten und -zeiten im Seeverkehr aus und sollen damit alternative Landtransporte vermeiden. Der Auftrag, die Detailplanungen für die Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals zu starten, wurde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord bereits erteilt.

Zur Steigerung der Effektivität und Attraktivität des Schiffsverkehrs insbesondere in der Ostsee unterstützt die Bundesregierung aktiv die Umsetzung des EU-Konzepts der Meeresautobahnen (Motorways of the Sea). Entsprechende Initiativen mit anderen Ostseeanrainerstaaten werden zurzeit verfolgt.

2. Auf welche Weise gedenkt die Bundesregierung, die Chancengleichheit zwischen diesen Verkehrsträgern in Zusammenarbeit und Koordination mit den EU-Mitgliedstaaten zu verbessern?

Die Bundesregierung setzt sich EU-weit für faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger ein. Dabei müssen internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abgebaut werden – unter Nutzung aller nationaler Handlungsspielräume. Der Kurzstreckenseeverkehr hat als umweltfreundlicher Verkehrsträger einen besonderen Stellenwert sowohl im Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ als auch in der Mitteilung der Kommission „Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs“. Die Bundesregierung unterstützt diese Initiativen sowohl in den Gremien der EU als auch in bilateraler Zusammenarbeit mit den EU-Mitgliedstaaten.

Zur Chancengleichheit zwischen Kurzstreckenseeverkehr und Lkw-Verkehr trägt die finanzielle Unterstützung des intermodalen Güterverkehrs bei. Dies geschieht auf europäischer Ebene zum einen im Rahmen des EU-Förderprogramms Marco Polo, wo insbesondere auch dem Kurzstreckenseeverkehr ein hoher Stellenwert eingeräumt wird, um unter Einbeziehung des Seewegs grenzüberschreitende Relationen als Alternative zum durchgehenden Straßengüterverkehr zu schaffen. Zum anderen begünstigt die finanzielle Förderung des Neu- und Ausbaus von Terminals des Kombinierten Verkehrs u. a. verkehrsträgerübergreifende Transportketten, die einen Teil der Strecke mit dem Küstenschiff bewältigen.

Auch die „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ beziehen im Rahmen des intermodalen Ansatzes die Seehäfen und Binnenhäfen als Knotenpunkte zwischen dem See- und Landverkehr und als Ausgangspunkt für die Küsten- und Seeschifffahrt ein. Im Rahmen der 2004 abgeschlossenen Revision der TEN-Leitlinien wurde dem Seeverkehr als umweltfreundlicherem Verkehrsträger ein besonderer neuer Abschnitt eingeräumt. Ausgehend von dem im Weißbuch geprägten Begriff der „Autobahnen des Meeres“ (Motorways of the Sea) wurde diesen Verbindungen auch Vorrang eingeräumt.

Ferner wird im BMVBS geprüft, ob mit den baltischen Staaten Kabotagevereinbarungen für den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr See/Straße abgeschlossen werden sollen. Die Möglichkeit für Unternehmer aus den baltischen Staaten mit eigenen Fahrzeugen den Vor- und Nachlauf von und zu den deutschen Seehäfen selbst durchführen zu können, würde die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre verbessern und damit dem verkehrspolitischen Ziel zur Stärkung des Fährverkehrs auf der Ostsee entgegenkommen. Auch mit der Russischen Föderation werden Verhandlungen geführt mit dem Ziel, den Fährverkehr auf der Ostsee attraktiver zu gestalten.

Mit der Aufhebung des § 22 der Zollverordnung im August 2005 entfiel die Beschränkung der abgabenfreien Einfuhr von Dieselmotorkraftstoff aus Drittstaaten (2001) und damit auch die Kontrolle der Dieselmengen, die im Haupttank der Fahrzeuge aus der Russischen Föderation über die deutschen Ostseehäfen eingeführt werden. Dadurch ist es gelungen, Wettbewerbsnachteilen des Seeverkehrs gegenüber dem Lkw-Verkehr entgegenzuwirken. Die Bundesregierung sieht allerdings keine Handlungsmöglichkeiten, um die Einfuhr billigen Dieselmotorkraftstoffes aus Drittstaaten (z. B. Russland, Weißrussland) nach Deutschland sowie dessen Nutzung zu verhindern. Nach EU-Recht (Artikel 112 und 113 der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 vom 28. März 1983 über das gemeinschaftliche System der Zollbefreiungen) bleibt es z. B. den EU-Mitgliedstaaten überlassen, ob sie die Abgabefreiheit bei der Einfuhr an ihren EU-Außengrenzen beschränken oder nicht. Die baltischen Staaten machen von der Möglichkeit einer Beschränkung der Abgabefreiheit keinen Gebrauch. Aufgrund der Veränderungen im Ostseefährverkehr nach der EU-Osterweiterung hat Deutschland in Sitzungen mit den baltischen Staaten dieses Thema wiederholt angesprochen. Die Länder verweisen jedoch auf entgegenstehende bilaterale Vereinbarungen mit Russland und Weißrussland.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass es in der zweiten Hälfte des Jahres 2004 zu einem Rückgang des Fährverkehrs auf der Ostsee und einer Zunahme des Lkw-Verkehrs an der deutsch-polnischen Grenze gekommen ist. Dies war u. a. bedingt durch den Wegfall der Grenzkontrollen im Landverkehr. Die Bundesregierung hat keine gesicherten Erkenntnisse über die Gründe für die Einstellung einzelner Verbindungen des Kurzstreckenseeverkehrs. Sie hat auch keine gesicherten Erkenntnisse darüber, ob und in welchem Umfang mit der Einstellung der Verlust von Arbeitsplätzen verbunden war.

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?

Die Beförderung von Kraftstoffen (Benzin, Diesel) unterliegt grundsätzlich dem Gefahrgutrecht. Für die Beförderung auf der Straße sind insbesondere die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) anzuwenden. Von diesen Regeln freigestellt sind Kraftstoffe, die zum Betrieb eines Fahrzeugs mitgeführt und in Behältern befördert werden, die direkt mit dem Fahrzeugmotor verbunden sind und deren Fassungsraum 1 500 l nicht übersteigt.

Diese Freistellung von den Vorschriften des ADR gilt auch für den Fährverkehr auf der Ostsee, so dass diesbezüglich keine Wettbewerbsvorteile für den Straßenverkehr bestehen. Eine Änderung der Rechtslage ist nicht beabsichtigt.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen und die sicherheitsrelevanten Konsequenzen dieser größeren Tanks?

Für die Beschaffenheit der Kraftstoffbehälter von Kraftfahrzeugen ist die Anwendung der Vorschriften der EG-Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung der Richtlinie 2000/8/EG vom 20. März 2000 verbindlich vorgeschrieben. Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter ist weder in der EG-Richtlinie noch in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung festgelegt. Falls der Fassungsraum der am Fahrzeug befestigten Behälter jedoch 1 500 Liter übersteigt, gelten die fahrgutrechtlichen Vorschriften des ADR-Abkommens. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Beeinträchtigungen der Sicherheit aufgrund großer Kraftstoffbehälter sind nicht bekannt.

7. Wird sich die Bundesregierung vor diesem Hintergrund auf europäischer Ebene für eine Begrenzung des Tankvolumens in schweren Nutzfahrzeugen einsetzen?

Auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

