

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Zukunft der Kabotage

Kabotage ist durch deutsche und europäische Regelungen begrenzt. Die europäische Verordnung (EG) 3118/93 erlaubt das zeitweilige Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen.

Mit dem EU-Beitritt von acht osteuropäischen Staaten zum 1. Mai 2004 ist für Angehörige dieser Mitgliedstaaten ein zunächst auf zwei Jahre befristetes Kabotageverbot in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten. Die Regelung eröffnete die Möglichkeit von Verlängerungen dieses Kabotageverbots.

Presseberichten zufolge plant die Bundesregierung, die Kabotage in der Bundesrepublik Deutschland durch Erlass einer Verordnung zeitlich zu begrenzen. Dies ermöglicht die derzeit geltende europäische Verordnung (EG) 3118/93.

Weil die darin enthaltene Erlaubnis an die Mitgliedstaaten Kabotage „zeitweilig“ zu erlauben, als zu unbestimmt gilt, wird auch auf europäischer Ebene derzeit an einer Neuregelung der Kabotagevorschriften gearbeitet. Vorschläge hierzu hat die Kommission unter anderem im Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterverkehrs [KOM (2007) 265] gemacht. Die Kommission schlägt vor, die Kabotage auf drei Fahrten im Aufnahmemitgliedstaat innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an die grenzüberschreitende Fahrt zu begrenzen.

Presseberichte aus dem Jahr 2006 schilderten unter Bezugnahme auf einen Sprecher des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die Bundesregierung bereite eine Begrenzung der Kabotage auf maximal 60 Tage im Kalenderjahr vor. Derzeit wird in Fachkreisen davon ausgegangen, dass die Bundesregierung eine Neuregelung und Begrenzung der Ka-

botage durch nationale Vorschriften anstrebt, bevor sich der genaue Inhalt der europäischen Regelung abzeichnet.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat sich am 22. Januar 2008 durch die Annahme des Berichts des Abgeordneten Mathieu Grosch für Änderungen an dem Vorschlag der Kommission [KOM (2007)265] ausgesprochen. Er hat unter anderem eine Befristung der Kabotagebeschränkungen bis 2014 gefordert, in welcher die steuer- und sozialrechtlichen Rahmenvorschriften harmonisiert werden sollen. Zwei Jahre nach Inkrafttreten der neuen Verordnung soll die Anzahl der Fahrten innerhalb der sieben Tage von drei auf sieben erhöht werden. Darüber hinaus werden flexiblere Regelungen für grenznahe Regionen, nach Teilentladung und auf dem Rückweg in den Transitländern ins Auge gefasst.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wo sieht die Bundesregierung bei den gegenwärtigen Regelungen zur Kabotage Defizite?
2. Wie wird die Einhaltung der Kabotagebegrenzung heute kontrolliert?
3. Wie wird der Begriff „zeitweilig“, durch den die Kabotage derzeit begrenzt wird, in der Bundesrepublik Deutschland und in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft in der Praxis ausgefüllt?
4. Wie viele Kabotagefahrten finden in der Bundesrepublik Deutschland jährlich statt, und wie hoch ist der Anteil der Kabotagefahrten an der Gesamtleistung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland?
5. Wie viele Kabotagefahrten führen deutsche Unternehmen in europäischen Mitgliedstaaten durch, und wie hoch ist die Gesamtleistung dieser Kabotageverkehre?
6. Wie viele Unternehmen im produzierenden Gewerbe oder im Handel gibt es in der Bundesrepublik Deutschland im so genannten grenznahen Raum (z. B. nach Landkreisen oder bestimmter Grenzentfernung)?
7. Im Hinblick auf welche Staaten hat die Bundesregierung von einer oder mehreren Verlängerungen des Kabotageverbots in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch gemacht, und wie lange dauern die Verbote jeweils noch an?
8. Bestehen noch weitere Verlängerungsoptionen, und wenn ja, beabsichtigt die Bundesregierung, im Hinblick auf einen Staat das Kabotageverbot erneut zu verlängern?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, vor Inkrafttreten der neuen europäischen Verordnung zum grenzüberschreitenden Güterverkehr deutsche Regelungen im Hinblick auf die Kabotage zu ändern?
10. Wenn ja, welche inhaltlichen Änderungen plant die Bundesregierung, und für wann wird ein Inkrafttreten dieser Änderungen angestrebt?
11. Warum beabsichtigt die Bundesregierung eine Neuregelung während des laufenden europäischen Gesetzgebungsverfahrens?
12. Welche Position nimmt die Bundesregierung gegenüber den vom Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments angenommenen Änderungsvorschlägen ein?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, um eine Harmonisierung der steuerrechtlichen und sozialrechtlichen Vorschriften, die den Güterverkehr betreffen, zu forcieren?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Position?

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Ansicht, dass eine Freigabe der Kabotage dazu beitragen kann, die Anzahl der Leerfahrten weiter zu verringern und damit geeignet ist, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten?
15. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung gegen eine rasche Aufhebung der Kabotagebeschränkungen?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung Vorschläge, die Kabotage in mehreren Schritten zu liberalisieren und Jahr für Jahr die Begrenzungen abzubauen, um einen fließenden und funktionierenden Übergang zur Kabotagefreiheit sicherzustellen?
17. Welche Auswirkungen auf den Güterkraftverkehr im allgemeinen und die deutschen Logistikunternehmen im besonderen sieht die Bundesregierung
 - a) bei einer Begrenzung der Kabotage auf drei Fahrten innerhalb von sieben Tagen,
 - b) bei einer Begrenzung der Kabotagefahrten auf drei innerhalb von sieben Tagen bis 2014 und einer völligen Freigabe der Kabotage im Jahr 2015 ohne Zwischenstufen,
 - c) bei einer stufenweise erfolgenden Lockerung der Begrenzung von drei Fahrten in sieben Tagen über sieben Fahrten in sieben Tagen hin zur völligen Freigabe im Jahr 2015im Vergleich zur derzeit geltenden Regelung?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, in der europäischen Verordnung das Recht der Mitgliedstaaten zu verankern, durch bilaterale Vereinbarungen jederzeit eine unbeschränkte Kabotage zuzulassen?

Berlin, den 5. März 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

