

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 13/9314, 13/9437, 13/10037 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In wenigen Monaten wird die alte Verkehrsmarktordnung wegfallen. Das neue Güterkraftverkehrsgesetz als neuer Ordnungsrahmen ist deshalb von enormer Bedeutung für alle, die an der Transportkette beteiligt sind.

Das neue Güterkraftverkehrsgesetz ist die notwendige Antwort auf die EU-weite Freigabe der Kabotage am 1. Juli 1998 und den dann eintretenden Wegfall aller mengenmäßigen Beschränkungen bei der Erteilung von Genehmigungen im Güterkraftverkehr. Künftig wird der Marktzugang nur noch durch die sog. subjektiven Zulassungsvoraussetzungen geregelt: die finanzielle Leistungsfähigkeit, die persönliche Zuverlässigkeit und die berufliche Qualifikation. Unterschiede zwischen Güterfern-, -nah- und Umzugsverkehr werden entfallen.

Die Liberalisierung des Transportmarktes bietet viele Chancen – aber auch hohe Risiken. Wenn ab Mitte 1998 europäische Transporteure ungehindert Frachten innerhalb der Bundesrepublik Deutschland übernehmen können, ist mit einem weiteren drastischen Anstieg des Güterverkehrs auf unseren Straßen zu rechnen.

Die Neuordnung des Güterkraftverkehrsgesetzes findet in einem schwierigen Umfeld statt. Die anhaltenden Harmonisierungsdefizite innerhalb des EU-Binnenmarktes sind immer noch nicht überwunden. Durch den Markteintritt des mittelost- und osteuropäischen Transportgewerbes zeichnen sich neue, verschärfte Wettbewerbsverzerrungen ab.

Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung hängen auch von einem funktionsfähigen Güterverkehr ab. Nötig ist eine gesunde deutsche Verkehrswirtschaft mit sicheren und human gestalteten Arbeitsplätzen. Heute ist jedoch die wirtschaftliche Lage des Transportgewerbes gekennzeichnet durch Überkapazitäten, Selbstausbeutung, Scheinselbständigkeit und anhaltenden Preisdruck seitens der verladenden Wirtschaft. Als Folge der Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den EU-Partnern und insbesondere den MOE-Staaten nimmt die Bedeutung der deutschen Transportunternehmen am grenzüberschreitenden Verkehr ständig ab; der Lkw-Transitverkehr wird sogar zu über 90 % von ausländischen Unternehmen durchgeführt.

Das Güterkraftverkehrsgesetz setzt den Rahmen, der noch durch Verordnungen und Verwaltungsvorschriften ausgefüllt werden muß. Um so wichtiger ist es, dort ein anspruchsvolles Niveau für Marktzugangskriterien und Erlaubnisverfahren zu sichern.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, die folgenden Maßnahmen zu ergreifen, um künftig Wildwuchs auf dem Transportmarkt zu unterbinden.
1. Die nach wie vor bestehenden Harmonisierungsdefizite gegenüber unseren EU-Partnern müssen abgebaut werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, endlich die steuerliche Harmonisierung voranzubringen. Alle EU-Partner subventionieren ihr jeweiliges Transportgewerbe in ökologisch und ökonomisch unsinniger Weise. Notwendig ist deshalb die Vereinheitlichung der Mineralölsteuer- und Kfz-Steuersätze im EU-Rahmen. Notwendig ist auch die Harmonisierung und Intensivierung der Kontrollen (inklusive Ahndung) bei Sozialvorschriften, Verkehrssicherheits- und Umweltstandards sowie im Bereich der Gefahrguttransporte. Eine Aufweichung der Vorschriften über Maße und Gewichte darf es nicht geben.
 2. Am 30. März werden die Beitrittsverhandlungen mit dem Ziel der EU-Osterweiterung beginnen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Strategie zu entwickeln, wie diese Länder, die heute mit massivem Sozialdumping und unter Ausnutzung des starken Wechselkursgefälles das Transportgewerbe einem unfairen Wettbewerb aussetzen, schrittweise an die Standards der EU herangeführt werden. Das mittelständisch strukturierte Transportgewerbe darf diesen Praktiken nicht länger schutzlos ausgesetzt werden.
 3. Während der nächsten zwei Jahre sind die Auswirkungen des Güterkraftverkehrsgesetzes zu prüfen, insbesondere daraufhin, ob der Markt EU-weit eine gute oder krisenhafte Entwicklung nimmt. Zu prüfen ist, ob sich ggf. Änderungen der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen als notwendig erweisen. Die Bundesregierung wird aufgefor-

dert, dem Deutschen Bundestag zum 1. Juli 2001 einen Bericht vorzulegen hinsichtlich

- der Erfahrungen mit den Ausnahmetatbeständen vom GüKG,
 - der Entwicklung des Werkverkehrs unter Beachtung der Frage, ob Konzernverkehr als Werkverkehr zugelassen werden sollte.
4. Wir brauchen eine gute personelle Ausstattung des Bundesamtes für Güterverkehr, da auf dieses im Rahmen des neuen Güterkraftverkehrsrechts neue Aufgaben – bei Marktbeobachtung und Kontrolle – zukommen, die in hoher Qualität geleistet werden müssen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den dafür notwendigen personellen Bestand des BAG zu garantieren.
 5. Zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen wird die Bundesregierung aufgefordert, so schnell wie möglich eine fahrleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr für Lkw einzuführen, die mit modernen satellitengestützten elektronischen Instrumentarien ohne großen bürokratischen Aufwand auf allen Straßenkategorien erhoben werden kann. Ein solches Truckpricing muß an die Stelle der jetzigen Lkw-Vignette treten.

Bonn, den 3. März 1998

Rudolf Scharping und Fraktion

