

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski, Dr. Winfried Wolf  
und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/3253 –**

### **Stufenplan zur Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes nach Osteuropa**

Die „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ schrieb am 23. Februar 2000: „Zum Schutz des einheimischen Transportgewerbes hat das Bundesverkehrsministerium einen Stufenplan für die Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes nach Osteuropa entworfen. Das geht aus einem internen Papier des Ministeriums hervor.“

1. Was sind die Aussagen und Inhalte des Stufenplanes?

Eine stufenweise Marktöffnung im Bereich des Straßengüterverkehrs nach Mittel- und Osteuropa ist Bestandteil der Überlegungen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der bevorstehenden und von der Bundesregierung nachdrücklich angestrebten Osterweiterung der Europäischen Union. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat diese Überlegungen bereits in zwei Berichten vom 15. April 1999 und vom 14. März 2000 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages (Ausschuss-Drucksachen 169 und 322) dargelegt.

Die Übernahme des so genannten gemeinschaftlichen Besitzstandes („acquis communautaire“) durch der Europäischen Union beitretende Staaten bedeutet für den Straßengüterverkehr, dass das Straßengüterverkehrsgewerbe aus beitretenden mittel- und osteuropäischen Staaten voll am freien Marktzugang teilnehmen wird, wie er innerhalb der Europäischen Union bereits geltendes Recht ist. Ebenso wird das Straßengüterverkehrsgewerbe der beitretenden Staaten auch die bis zum Beitritt bereits erreichten EU-Standards auf den Gebieten der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Sozialvorschriften sowie der Steuern und Abgaben akzeptieren müssen. Dies allein dürfte jedoch nach Auffassung der Bundesregierung nicht ausreichen, um mögliche Gefahren zu vermeiden, die dem mittelständischen deutschen Straßengüterverkehrsgewerbe und seinen Beschäftigten – angesichts des zurzeit noch sehr hohen Lohnkostengefälles, das sich voraussichtlich erst über einen längeren Zeitraum hinweg abbauen wird – aus einer übergangslosen Öffnung der Märkte gegenüber Mittel- und Osteuropa erwachsen können. Die Bundesregierung strebt deshalb einen phasenweisen

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11. Mai 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Übergang in die Marktöffnung an, der schon vor der EU-Osterweiterung beginnen, aber auch über die Osterweiterung hinaus reichen sollte.

2. In welchen zeitlichen Schritten soll er umgesetzt werden?

Auch hier hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in den o. g. Berichten seine Vorstellungen bereits dargelegt.

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der laufenden Beitrittsverhandlungen für folgende – grob skizzierte – Schrittfolge ausgesprochen:

- Vor dem Beitritt: Einrichtung eines Kontingents von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Genehmigungen könnten z. B. von Transportunternehmen aus den Beitrittsländern für Transporte zwischen den Mitgliedstaaten der EU eingesetzt werden.
- Mit dem Beitritt: Beseitigung mengenmäßiger Beschränkungen (Kontingente) für den grenzüberschreitenden Verkehr, Einrichtung eines Kontingents von Kabotagegenehmigungen.
- Nach Ablauf einer angemessenen Übergangsfrist: Freigabe der Kabotage.

3. Welche Strategien werden verfolgt, um im Verkehr mit den osteuropäischen Beitrittskandidaten eine Verlagerung zugunsten der Schiene zu erreichen?

Die Beitrittsverhandlungen konzentrieren sich bisher auf die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes („acquis communautaire“) durch die Beitrittsländer. Dieser wird sich bis zu den ersten Beitritten noch weiter entwickeln.

Die Europäische Gemeinschaft unternimmt seit einigen Jahren große Anstrengungen, um die Eisenbahnen wettbewerbsfähiger zu machen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang das so genannte „Eisenbahn-Infrastrukturpaket“ (u. a. mit Regeln über den Netzzugang im grenzüberschreitenden Güterverkehr, über die Trennung von Fahrweg und Betrieb und über die Preise für die Benutzung der Schieneninfrastruktur), auf das der Rat sich im Dezember 1999 geeinigt hat und das demnächst dem Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorliegen wird, ferner die Arbeiten an der Verbesserung der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems sowie die Bemühungen um Beseitigung von Engpässen im europäischen Schienengüterverkehrsnetz.

Beiträge zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen können ferner leisten:

- der besondere Akzent, der bei den Festlegungen und bei der Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger gesetzt wird,
- die vorgesehene Ersetzung zeitabhängiger durch entfernungsabhängiger Straßenbenutzungsgebühren.

4. Welche Chance räumt die Bundesregierung den vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich ihrer Realisierbarkeit ein?

Die Bundesregierung sieht reelle Chancen auf Realisierung der genannten Ziele und Maßnahmen.