

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Müller-Hermann, Wendelborn,
Gewandt, Dr. Elbrächter und Genossen**

betr. Containerverkehr

Nicht nur die Seeschifffahrt sondern auch die Seehäfen sowie die Umschlags- und Verkehrsbetriebe stehen in einem noch nicht abzusehenden Strukturwandel durch die weitere Entwicklung des Containerverkehrs. Da der Containerverkehr eine wesentliche Beschleunigung des Schiffsumlaufs, des Hafenumschlags und des Binnenverkehrs mit sich bringt, ist damit zu rechnen, daß diese Beförderungsart sich in Zukunft intensivieren wird. Es ist nötig, daß die Bundesrepublik sich rechtzeitig auf bereits erkennbare und mögliche Auswirkungen einstellt und den ihnen ausgesetzten Wirtschaftsbereichen bei den notwendigen Umstellungen beisteht.

Aus diesem Grunde fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die mutmaßliche Entwicklung des Containerverkehrs mit seinen Auswirkungen auf die deutsche Seeschifffahrt, auf die deutschen Seehäfen, auf die deutschen Umschlags- und Verkehrsunternehmen?
2. Trifft es zu, daß bereits nach den bisherigen Erfahrungen im Containerverkehr die Bundesrepublik gegenüber anderen europäischen Ländern benachteiligt ist bzw. deutsche Vorschriften nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung tragen?

So bitten wir um Auskunft zu den drei Fragenkomplexen:

hinsichtlich der unterschiedlichen Behandlung auf Grund von Straßenverkehrsbestimmungen [a) b) c)],

hinsichtlich der unterschiedlichen Behandlung in der Steuerbelastung [d)],

hinsichtlich der unterschiedlichen Arbeitszeitregelungen u.ä. [e)],
im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr
zu den Rheinmündungshäfen (internationaler Verkehr)
und den Zu- und Ablaufverkehren der deutschen Seehäfen mit Überseegut (nationaler Verkehr).

- a) Die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung schreibt eine Gesamtlänge pro Sattelzug von höchstens 15 m vor. Diese Länge wird bei Beförderung von 40 Fuß-Containern mit eigenen Zugmaschinen bei einigen Container-Typen bis zu 0,50 m überschritten.

Ist an eine diesbezügliche Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung gedacht?

- b) Für die Beförderung von Großcontainern werden diese mit Achsaggregaten (sogenannten Boogies) so verbunden, daß ein Sattelanhänger entsteht. Die Kombination aus einem solchen Sattelanhänger und der Sattelzugmaschine entspricht teilweise nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung. Einerseits ist die Bestimmung über das Kurvenlaufverhalten (§ 32 Abs. 2 StVZO) nicht erfüllt, andererseits fehlt eine Dauerbremsanlage (§ 41 Abs. 15 StVZO).

Diese erläuterte Praxis für ausländische Unternehmer im grenzüberschreitenden Verkehr in die Bundesrepublik wird nicht im Verkehr von und zu den deutschen Seehäfen bei deutschen Unternehmen angewandt. Für die letzteren ist wegen der schnellen technischen Entwicklung eine baldige Sicherstellung der Gleichbehandlung notwendig.

Wie gedenkt die Bundesregierung dies zu ermöglichen?

- c) Im übrigen ist bekannt, daß die technischen Überwachungsinstanzen in den genannten europäischen Staaten leichtere Kontrollvorschriften für die Fahrzeuge und deren Sicherheit anwenden, als das in der Bundesrepublik der Fall ist.

Ist die Bundesregierung im Interesse der Verkehrssicherheit gewillt, die Einhaltung der deutschen Straßenverkehrs-Zulassungsvorschriften auch für ausländische Fahrzeuge durchzusetzen, oder findet sie sich damit ab, daß für im Ausland zugelassene Fahrzeuge besondere Ausnahmegenehmigungen erteilt werden?

Was gedenkt gegebenenfalls die Bundesregierung zu tun, um sicherzustellen, daß die deutschen Vorschriften, die die Sicherheit auf den deutschen Straßen gewährleisten sollen, auch von ausländischen Unternehmern eingehalten werden?

- d) In den Niederlanden und in Belgien wird die Besteuerung der Sattelaufleger so gehandhabt, daß nur ein einziger Aufleger, und zwar der mit der größten Tragfähigkeit, besteuert wird, während alle weiteren Aufleger, die zu einer Zugmaschine gehören, steuerfrei bleiben. Das steuerliche Gefälle bei einer Belastung von ca. 10 Hfl. in den Niederlanden und Belgien und ca. DM 2500,- in der Bundes-

republik benachteiligt die deutschen Unternehmer und den Weg über deutsche Seehäfen. Im übrigen werden in der Bundesrepublik sowohl die Zugmaschine als auch die Auflieger besteuert. Diese Form der Besteuerung hat den Nachteil, daß nicht für eine Zugmaschine mehrere Sattelauflieger angeschafft werden können, die während einer Nichtbeschäftigung nicht mit festen Kosten belastet sind. Dazu kommt, daß als Folge der deutschen Steuergesetzgebung Sattelauflieger z. B. in England gebaut und auch dort zugelassen werden, die dann im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem deutschen Markt kostengünstig eingesetzt werden. Dies bedeutet sowohl für die deutschen Transportunternehmen als auch für die deutsche Fahrzeugindustrie einen erheblichen Nachteil gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Dazu kommt, daß der ausländische Unternehmer, wie sich aus der unterschiedlichen Belastung des Dieselmotors sowie der Freimengenregelung beim Grenzübertritt mit den Niederlanden ergibt, ungleich günstiger als der deutsche Straßenverkehrsunternehmer dasteht und zu den deutschen Straßenkosten kaum beiträgt.

Ist die Bundesregierung bereit, die die deutsche Seite benachteiligende Besteuerung zu ändern und die unzureichenden Doppelbesteuerungsabkommen mit den Niederlanden und Belgien sowie das Kraftfahrzeugsteuergesetz einer Revision zu unterziehen?

Ist die Bundesregierung gegebenenfalls bereit, besondere Kraftfahrzeugsteuersätze für Container mit Chassis und Sattelanhänger, die im Huckepackverkehr der Deutschen Bundesbahn befördert werden, einzuführen?

e) Bekanntermaßen unterscheiden sich die Vorschriften und die praktische Handhabung für die Fahrzeugbesetzung, die Fahrzeiten, die Arbeitszeiten, die Pausen, Versicherungen u. ä. der Beneluxstaaten von denjenigen, die in der Bundesrepublik gelten. Dies führt zu ungleichen Kostenbelastungen mit der Folge, daß der ausländische Unternehmer in der Bundesrepublik kostengünstiger fährt als der deutsche Unternehmer.

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um baldigst auch auf diesem Gebiet eine Gleichbehandlung der deutschen Unternehmer im Verkehr zu und von den deutschen Seehäfen zu erreichen?

Bonn, den 16. März 1967

Unterschriften umseitig

Dr. Müller-Hermann
Wendelborn
Gewandt
Dr. Elbrächter
Balkenhol
Enk
Erhard (Bad Schwalbach)
Lampersbach
Meister
Müser
Dr. Preiß
Rainer
Rawe
Stiller
Wieninger
Baron von Wrangel