

**Pressesprecher  
Bernd Sanders**Landeshaus  
24100 Kiel

Telefon 0431-988-1440

Telefax 0431-988-1444

Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>  
e-mail: [fraktion@cdu.landsh.de](mailto:fraktion@cdu.landsh.de)

## **PRESSEMITTEILUNG**

### **Top 29**

#### **Brita Schmitz-Hübsch: Erster Preis im Eiertanz**

Der von der CDU beantragte Bericht der Landesregierung zur Situation des Transportgewerbes in Schleswig-Holstein bestätigt unsere schlimmsten Befürchtungen.

Zwar sind die statistischen Angaben über die Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren dürftig, doch das will ich ausnahmsweise nicht dem Ministerium anlasten. Gleichzeitig bedanke ich mich bei den Beamten für die Beantwortung unserer Fragen und möchte ihnen meine Bewunderung dafür aussprechen, wie Sie die Ergebnisse Ihrer Recherchen verschleiern mussten, sie aber dennoch deutlich herüberzubringen wussten. Also, Sie bekommen bestimmt den 1. Preis im Eiertanz!

Und ich kann es ja auch verstehen, dass die Regierung es nicht eilig hatte, diesen Bericht vorzulegen. Nur unter Druck durften wir ihn vor der Veranstaltung des Ministers am Montag einsehen und können heute darüber diskutieren. Weshalb diese Verzögerung? Weil dieser Bericht Wahrheiten aussprechen muss, die in das politische Konzept dieser rot-grünen Landesregierung einfach nicht hineinpassen, und das sollte gerne noch ein Weilchen in der Schublade bleiben. Doch zu diesen Wahrheiten später.

Wir haben es im Transportgewerbe in Schleswig-Holstein mit etwa 3.200 Betrieben zu tun, darunter im Taxigewerbe sicherlich viele Einzelkämpfer. Insgesamt finden hier ca. 16.000 Menschen Lohn und Brot. Das ist keine kleine Größe, wenn ich das mit den Werften und ihren etwa 7000 Beschäftigten vergleiche. Die Umsätze und Erträge dieser Branche liegen nur als Stückwerk vor. Verallgemeinernd kann man sagen, dass die Umsätze nicht berauschend und die Erträge schon einmal besser waren, für das Taxigewerbe wird von einer absolut unbefriedigenden Situation gesprochen.

Man kann das Transportgewerbe insgesamt als eine Branche charakterisieren, die viele kleine Unternehmen umfasst, die einem starken Wettbewerb ausgesetzt sind. Sie alle können Preiserhöhungen wegen einer hohen Preiselastizität am Markt nicht durchsetzen. Wenn sie weiterhin Gewinn machen wollen, bleibt ihnen nur die Möglichkeit, ihre Kosten zu minimieren und eisern zu sparen. Die Umsatzrentabilität im Güterverkehr auf der Straße lag 1998 in Schleswig-Holstein bei 1 bis 1,2%.

Angesichts dieser Situation und angesichts eines Marktes mit Überkapazitäten ist es unverantwortlich, durch eine politische Entscheidung einen wesentlichen Produktionsfaktor wie den Kraftstoff so zu verteuern, dass entweder Preiserhöhungen

unausweichlich sind oder die Betriebe in die Verlustzone geraten. Und genau das ist mit der Einführung der Ökosteuer geschehen!

Wie wirkt sich die Ökosteuer auf die Kostenstruktur des Transportgewerbes aus? Die Berechnungen umfassen unterschiedliche Zeiträume, sind aber dennoch aufschlussreich.

Ein Lkw-Besitzer muss z.B. nach den geplanten Steuererhöhungen der nächsten vier Jahre = 24 Pfennig auf den Liter Kraftstoff 11.000 DM/Jahr mehr für die Ökosteuer zahlen. Die Senkung der Arbeitgeberbeiträge zur Rentenversicherung entlastet pro Lkw im gleichen Zeitraum um 700 DM. Das bedeutet bei z.B. zehn Lkw in einer Firma eine Kostensteigerung um 110.000 DM, der eine Entlastung von 7.000 DM gegenübersteht. So ganz nebenbei gesagt, sind mit Sicherheit in dieser Zeit aber auch andere Kostenfaktoren angestiegen. Das bedeutet, dass die Gewinne auf Null gehen oder die Betriebe in die Verlustzone geraten.

Bei den Bussen sieht es ähnlich aus. Allein in diesem Jahr ist eine Mehrbelastung von 12.000 DM/Bus aufgetreten. Wer z.B. acht Busse hat, darf 96.000 DM herappen. So ein Betrag geht bei dieser niedrigen Umsatzrentabilität an die Substanz!

Die DBZugBus hat errechnet, dass allein im Jahr 1999 die 1. Stufe der sog. ökologischen Steuerreform zu Mehrkosten von 1 Mio. DM geführt hat. Wie das kompensiert werden soll, weiß keiner!

Angesichts dieser ernüchternden Zahlen musste sah sich der Verfasser des Berichts zu der Aussage veranlasst: „Es zeigt sich, dass die ökologische Steuerreform für den ÖPNV im Hinblick auf ökonomische und ökologische Aspekte auch belastende Auswirkungen haben kann.“ (S. 10) Wird uns von den Grünen nicht immer das genaue Gegenteil erzählt?

Wie will das Ministerium der bedrängten Branche zu Hilfe kommen?

Beim Güterverkehr auf der Straße gibt es keine Hilfe. Im Bericht gibt es die üblichen Beschwörungsformeln über zukünftige gute Taten auf Seite 7: „Es ist deshalb das Bestreben der Landesregierung, aus ökonomischen und ökologischen Gründen stärker als bisher die Verkehrsträger Schiene und Wasser am Verkehrswachstum zu beteiligen.“ Und weiter: „Die Schiene muss in die Lage versetzt werden, als moderner flexibler Verkehrsträger möglichst große Anteile des Güterverkehrsvolumens zu transportieren.“

Angesichts der enormen Mittel, die der Bund für die Schiene in Schleswig-Holstein vorsieht, nämlich fast null, ist dies eine Aussage, die vielleicht in fünfzig Jahren zur Umsetzung kommen kann. Noch lange Zeit sind wir komplett auf den Lkw angewiesen, der in der kurzen bis mittelfristigen Entfernung einfach nicht zu schlagen ist.

Der Bericht muss deshalb die nächste Wahrheit bekennen, nämlich dass der Marktanteil des Straßengüterverkehrs in Schleswig-Holstein heute 84% beträgt und dass dieser im Jahre 2010 nach einem 30%igen Wachstum der Gütermenge immer noch 82% betragen wird. Und zur zukünftigen Rolle des Lkw im Gütertransportmarkt

heißt es wörtlich: „Die modernen Logistikkonzepte stellen heute Anforderungen an die Flexibilität und Schnelligkeit, denen zur Zeit der LKW am ehesten gerecht wird.“ (S. 8)

Von einer Entlastung von der Ökosteuer für diese Branche, die unsere Versorgung in Schleswig-Holstein sicherstellt von der Tageszeitung bis zum Joghurt-Becher ist allerdings nicht die Rede. Die Vorschläge klingen hilflos: Zur Vermeidung von regionalen Wettbewerbsnachteilen und von Tanktourismus sollte eine „Angleichung der Kraftstoffpreise in Deutschland und seinen Nachbarländern angestrebt werden“. Ist das das Ziel der Ökosteuer? Dann sollte man aber auch hinzufügen, dass z.B. Dänemark die höheren Kraftstoffpreise durch eine Subvention an seine Transportunternehmer wieder ausgleicht. Auf der deutschen Seite dagegen gibt es aus ideologischen Gründen und in Verkennung der Fakten keine Hilfe für die Brummis. Sollen sie doch pleite gehen!

Bei den Bussen ist es etwas anders. Nach dem neuen Ökosteuer-Gesetz zahlen sie nur den halben Steuersatz, allerdings nur die Busse im Linienverkehr und vielleicht noch die, die die sog. freigestellten Schülerverkehre bedienen. Dann aber schwingt der Staat die Keule: Die Busse, die für Freizeitverkehre eingesetzt werden, zahlen den vollen Steuersatz.

Das verstehe ich nicht! Ich dachte immer, es ist ökologisch sinnvoller, einen Ausflug mit dem Bus zu machen als mit zehn Pkws?

Egal, die in Berlin werden schon wissen, was sie tun. Wie die Erstattung laufen soll, weiß aber noch keiner, obwohl das Gesetz am 1. 1. 2000 in Kraft tritt. Auch egal, das sind ja noch glatte fünf Wochen. Auf jeden Fall dürfen wir uns wieder auf mehr bürokratischen Aufwand freuen: Fahrten der Busse müssen notiert und sortiert werden, Formulare werden ausgefüllt, verschickt, von einer Behörde geprüft (Zoll?), Gelder überwiesen usw. Am Ende bringen dann die Grünen im Landtag einen Antrag ein, in dem sie sich für den Abbau überflüssiger bürokratischer Tätigkeiten in den Betrieben einsetzen ...

Fazit: Die Ökosteuer taugt vorne und hinten nichts, sie muss wieder weg, die Ökosteuer ist bescheuert!