



Bericht

der Landesregierung

Situation des Transportgewerbes in Schleswig-Holstein

Landtagsbeschluss vom 14. Oktober 1999 - Drucksache 14/2434

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Bericht über die Situation des Transportgewerbes in Schleswig-Holstein

Entsprechend dem Antrag der Fraktion der CDU vom 30. September 1999 (Drucksache 14/2434) fordert der schleswig-holsteinische Landtag mit seinem Beschluss vom 14. Oktober 1999 die Landesregierung auf, in der 39. Tagung des Landtages einen Bericht über die Situation des Transportgewerbes in Schleswig-Holstein zu geben.

Dieser Bericht enthält antragsgemäß Aussagen über

- die Zahl der Betriebe und der Beschäftigten im Güterkraftverkehr auf der Straße, in der Personenbeförderung durch Bus- und Taxiunternehmen,
- die Entwicklung der Umsätze und Erträge in den vergangenen 10 Jahren,
- die Auswirkungen der Ökosteuer auf die Ertragssituation und die Beschäftigungslage dieser Unternehmen,
- die Wettbewerbssituation im Verhältnis zum Transport auf der Schiene und zu ausländischen Konkurrenten,
- die zukünftigen Marktchancen dieser Unternehmen.

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr.

Kiel, November 1999

Vorbemerkungen

Spätestens seit der Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes im Jahre 1993 kam es im Verkehrsgewerbe zu vielfältigen Deregulierungen. Im Zuge der Harmonisierung der Rahmenbedingungen innerhalb der EU fiel die mengenmäßige Begrenzung bei Beförderungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten weg, wurden ab 1. Januar 1994 die obligatorischen Tarife beim nationalen Güterverkehr aufgehoben, wurde das Bundesamt für Güterverkehr, welches nun nicht mehr die Tarife überwachte, beauftragt, sog. Marktbeobachtungen durchzuführen. Hierbei sollte aber auf eine lückenlose Vorlage aller Frachtunterlagen verzichtet werden. Stattdessen sollten die Angaben aufgrund einer repräsentativen Erhebung gewonnen werden, fiel ab 01. Juli 1998 jegliche Kabotageregelung innerhalb der EU weg, wurde die Kontingentierung der Genehmigungen im Güterfernverkehr aufgehoben, entfielen ab Juli 1998 die Unterscheidungen zwischen Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr sowie eine Vielzahl hiermit zusammenhängender Regelungen, insbesondere zur Nahzone, zum Ortsmittelpunkt und zum Standort des Fahrzeuges.

Die Landesregierung begrüßt diese Form der Deregulierung und die damit verbundene Liberalisierung.

Eine Folge einer solchen Deregulierungspolitik ist, dass das statistische Zahlenmaterial zur Beschreibung des Transportmarktes nur noch begrenzt vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund sind Fragen zur quantitativen Entwicklung speziell im Straßengütergewerbe oder in der Personenbeförderung, wie sie im Berichts Antrag des Landtages zum Teil gewünscht werden, nur eingeschränkt zu beantworten.

Das Straßengütergewerbe ist Bestandteil nationaler und internationaler Transportketten. Produktion, Handel und das gesamte Verkehrsgewerbe bilden mit allen Verkehrsträgern komplexe Logistiksysteme. Auch dies führt im Einzelfall zu statistischen Abgrenzungsproblemen. Die Landesregierung hat deshalb im Güterverkehrskonzept den gesamten Güterverkehrssektor in Schleswig-Holstein analysiert und Positionen und Maßnahmen daraus abgeleitet. Differenzierte Ausführungen sind dem Güterverkehrskonzept zu entnehmen.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die im Berichts Antrag des Landtages gestellten Fragen jeweils getrennt für den Straßengüterverkehr, den Straßenpersonenverkehr (Bus) und für Taxen und Mietwagen beantwortet.

I. Straßengüterverkehr

1. Zahl der Betriebe und der Beschäftigten im Güterkraftverkehr auf der Straße

In der Bundesrepublik waren 1996 im Straßengüterverkehr 42.800 Unternehmen mit insgesamt 345.000 Beschäftigten tätig. 1997 wurden 40.500 Unternehmen mit 383.000 Beschäftigten registriert. Dies entspricht ca. 1,2 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

In Schleswig-Holstein gab es Mitte 1999 rund 2000 Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs. Nach groben Schätzungen arbeiten im Straßengüterverkehr in Schleswig-Holstein ca. 10.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Auch dies entspricht etwas mehr als 1,2 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die Unternehmensstruktur weist mehr kleine und mittlere Unternehmen auf als der Bundesdurchschnitt.

2. Entwicklung der Umsätze und Erträge in den vergangenen 10 Jahren

Bundesweit konnten die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen in den letzten Jahren trotz konjunkturbedingt erhöhter Transportnachfrage aufgrund des scharfen Wettbewerbs keine Ertragsverbesserung erzielen. Nach Vorausschätzungen des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung wird das Straßengüteraufkommen 1999 bundesweit um knapp 5 % steigen. 1998 waren in der Bundesrepublik rund 2,4 Millionen LKW zugelassen. Allein in den ersten zwei Monaten des Jahres 1999 wurden fast 10.000 Nutzfahrzeuge neu zugelassen. Nach Auffassung des Verbandes wird diese Kapazitätsausweitung den Preisdruck im gewerblichen Straßengüterverkehr weiter erhöhen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. führt bei repräsentativen Unternehmen des Straßengüterverkehrs quartalsweise Erhebungen über die Situation der Unternehmen durch. Die befragten Unternehmen machen dabei Angaben über Personalkosten, Fahrzeugkosten, Umsätze, Betriebsergebnisse, Fahrzeugauslastung, Personalbestand etc.. Die Bewertung erfolgt in den drei Aussagemöglichkeiten „gestiegen“, „gleichgeblieben“, „gefallen“. Befragt werden rund 200 Unternehmen. Diese Art der Erhebung liefert somit keine konkreten Zahlen für Schleswig-Holstein, kann aber Trends und Entwicklungen der letzten Jahre aufzeigen.

Umsätze und Betriebsergebnisse im Straßengütergewerbe 1995 - 1999						
Schleswig-Holstein						
Bewertung der Umsätze				Bewertung des Betriebsergebnisses		
Quartal	gestiegen	gleichgeblieben	gefallen	gut befriedigend	schlecht	
I/95	24,0	56,00	20	4,0	72,0	24,0
II/95	23,8	66,70	9,5	5,0	80,0	15,0
III/95	26,9	57,70	15,4	2,5	89,9	7,6
IV/95	9,1	68,20	22,7	4,3	78,3	17,4
I/96	13,6	40,90	45,5	4,8	38,1	57,1
II/96	0,0	72,70	27,3	4,5	36,4	59,1
III/96	14,3	76,20	9,5	5,0	45,0	50,0
IV/96	0,0	78,90	21,1	5,3	52,6	42,1
I/97	9,1	50,00	40,9	4,5	59,1	36,4
II/97	22,2	50,00	27,8	5,3	57,9	36,8
III/97	25,0	65,00	10	0,0	80,0	20,0
IV/97	24,0	64,00	12	4,2	75,0	20,8
I/98	22,0	46,30	31,7	5,0	67,5	27,5
II/98	27,0	64,90	8,1	8,8	64,7	26,5
III/98	12,2	70,70	17,1	7,9	65,8	26,3
IV/98	10,0	57,50	32,5	5,6	63,9	30,6
I/99	22,9	50,00	27,1	15,9	43,2	40,9

Quelle: BGL/BDF-Konjunkturanalyse 1995 - 1999; Angaben für weiter zurückliegende Zeiträume liegen nicht vor

Bundesrepublik						
Bewertung der Umsätze				Bewertung des Betriebsergebnisses		
Quartal	gestiegen	gleichgeblieben	gefallen	gut befriedigend	schlecht	
I/95	26,1	55,80	18,10	6,0	60,8	33,2
II/95	26	58,90	15,10	7,6	63,9	28,5
III/95	21,9	54,60	23,50	6,0	65,3	28,7
IV/95	15,9	50,50	33,60	5,4	55,1	39,5
I/96	11,1	38,20	50,70	2,7	42,9	54,5
II/96	16,3	51,60	32,10	3,4	52,1	44,5
III/96	14,3	76,20	9,50	4,3	52,0	43,6
IV/96	17,4	54,90	27,60	6,6	51,6	41,8
I/97	16,9	49,70	33,30	4,3	47,6	48,1
II/97	28,6	51,40	20,00	5,2	56,4	38,4
III/97	25,7	56,90	17,40	7,2	60,0	32,8
IV/97	26,7	54,40	18,90	10,1	59,1	30,9
I/98	23,5	52,40	24,00	8,2	63,1	28,8
II/98	29,5	52,00	18,50	9,0	63,7	27,4
III/98	20,8	61,10	18,10	9,6	64,7	25,7
IV/98	18,1	54,10	27,80	12,6	58,5	28,9
I/99	15,9	48,00	36,10	7,7	57,9	34,3

Quelle: BGL/BDF-Konjunkturanalyse 1995 - 1999; Angaben für weiter zurückliegende Zeiträume liegen nicht vor

Im Jahr 1996 wurden von schleswig-holsteinischen Unternehmen die geringsten Umsatzsteigerungen gemeldet, im Durchschnitt nur bei 7 % der Unternehmen. Für die Unternehmen der Bundesrepublik war dieses Jahr das Schwächste mit einer Steigerung der Umsätze bei nur 15 % der befragten Unternehmen.

Bei der Bewertung der Betriebsergebnisse durch die schleswig-holsteinischen Unternehmen stellt sich 1996 mit 52 % schlechten Betriebsergebnissen als das schlechteste Jahr dar. Dies entspricht dem Bundestrend: die Betriebsergebnisse wurden hier für 1996 mit 47 % schlechten Betriebsergebnissen am negativsten beurteilt.

Nach dem konjunkturschwachen Jahr 1996 als einem Jahr mit stark zurückgegangenen Umsätzen und einem vielfach schlechten Betriebsergebnis entwickelten sich Umsätze und Betriebsergebnisse im Straßengüterverkehrsgewerbe in Schleswig-Holstein wieder positiver.

3. Auswirkungen der Ökosteuer auf die Ertragssituation und die Beschäftigungslage dieser Unternehmen

Mit dem Einstieg in eine ökologische Steuerreform soll eine nachhaltige Umsteuerung der Nachfrage in Richtung energiesparender und ressourcenschonender Produkte erreicht und der Entwicklung umweltfreundlicher Verfahren und Technologien neue Anstöße gegeben werden.

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 ist die Mineralölsteuer zum 1. April 1999 um 6 Pfennig je Liter Kraftstoff erhöht worden. Im Gegenzug wurde der Rentenversicherungsbeitrag bereits ab 1. Januar 1999 um 0,8 Prozentpunkte gesenkt.

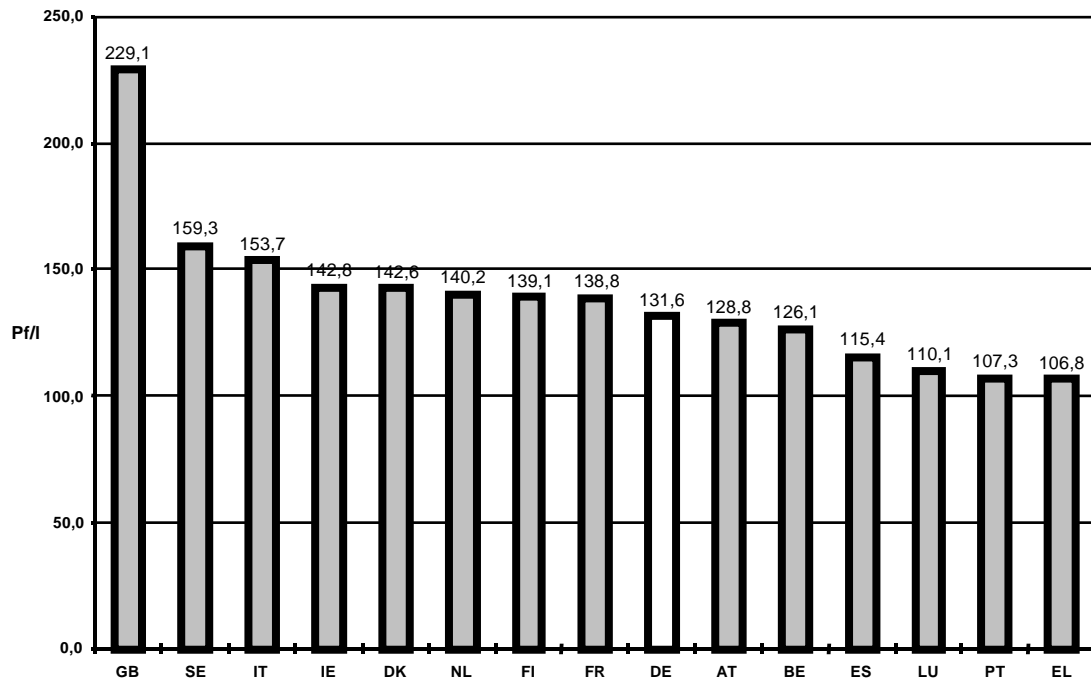
Der Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform sieht u.a. vor, in den nächsten vier Jahren die Steuersätze auf Kraftstoff um jeweils 6 Pfennig je Liter zu erhöhen. Das Aufkommen aus der Ökosteuer-Erhöhung soll den Beitragssatz zur Rentenversicherung am Ende dieser vier Jahre um einen Prozentpunkt verringern.

Bei einer Jahresfahrleistung von 135.000 km und einem Kraftstoffverbrauch von 35 Litern auf 100 Kilometer ergeben sich bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer auf Dieselmotoren um 24 Pfennig je Liter zusätzliche Kraftstoffkosten in Höhe von rund 11.000 DM im Jahr. Nach Angaben des BGL würden von diesen Treibstoffmehrkosten ca. 700 DM durch die Senkung des Arbeitgeberbeitrags zur gesetzlichen Rentenversicherung kompensiert.

Vergleicht man die Entwicklung der Kraftstoffpreise vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform, so lag der Kraftstoffpreis im März 1999 auf dem Stand des Jahresdurchschnittspreises von 1995. Im Mai 1999 lag der Preis mit vier Prozentpunkten geringfügig über dem Stand von 1995, aber immer noch deutlich unter dem Preis vom Sommer 1997. Allein von Mai 1999 bis August 1999 stieg der Kraftstoffpreis um knapp 9 Prozentpunkte an, bedingt durch Preiserhöhungen der Mineralölwirtschaft. D.h. die Preiserhöhungen der Mineralölwirtschaft hatten eine deutlich höhere Auswirkung auf das Preisniveau als die erste Stufe der ökologischen Steuerreform.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass Deutschland im Vergleich zu seinen Nachbarländern auch nach der 1. Stufe der Ökologischen Steuerreform deutlich geringere Dieselpreise zu verzeichnen hat.

Tankstellenpreise pro Liter Dieseldieselkraftstoff mit Steuern, Abgaben u.ä. (Stand: September 1999)



Aus wirtschaftspolitischer Sicht sollte zur Vermeidung von regionalen Wettbewerbsnachteilen und von Tanktourismus eine Angleichung der Kraftstoffpreise in Deutschland und seinen Nachbarländern angestrebt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Kraftstoffpreise in Polen und Tschechien schon heute deutlich geringer sind als in Deutschland (Polen: 0,85 DM/l, Tschechien: 0,94 DM/l mit Stand Juli 1999). Das Land hat bereits im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes darauf hingewiesen, dass eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs nicht zu einer Wettbewerbsbenachteiligung des produzierenden Gewerbes in Schleswig-Holstein führen darf. Allerdings sind die Auswirkungen der Ökosteuer auf die Ertragsituation und Beschäftigungslage in Schleswig-Holstein bislang nicht quantifizierbar.

Die Einführung neuer LKW mit verbrauchsärmeren Motoren in den letzten Jahren führte zu erheblichen Reduktionen des Kraftstoffverbrauchs. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Erhöhung der Kraftstoffpreise zu einer schnelleren Einführung solcher modernen Fahrzeuge führt. Die technischen Möglichkeiten im LKW-Bereich sind bei weitem noch nicht ausgereizt.

4. Wettbewerbssituation im Verhältnis zum Transport auf der Schiene und zu ausländischen Konkurrenten und Marktchancen der Straßengüterverkehrsunternehmen

Die wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Union ist abhängig von einer ausgewogenen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten im Verkehrssystem. Die

Landesregierung hat im Güterverkehrskonzept zum Ausdruck gebracht, dass schon heute viele Straßen ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben. Ein weiterer Ausbau ist nur noch begrenzt möglich und finanzierbar. Es ist deshalb das Bestreben der Landesregierung, aus ökonomischen und ökologischen Gründen stärker als bisher die Verkehrsträger Schiene und Wasser am Verkehrswachstum zu beteiligen. Auch auf der Schiene und auf den Wasserstraßen müssen die Kapazitäten erhöht werden. Aber nicht nur ein Ausbau der Kapazitäten ist erforderlich, in erster Linie bedarf es einer Änderung der Wettbewerbsbedingungen für die Schiene. Die Schiene muss in die Lage versetzt werden, als moderner flexibler Verkehrsträger möglichst große Anteile des Güterverkehrsvolumens zu transportieren.

Voraussetzung für die Entwicklung dieses Verkehrssystems ist neben der weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarkts die Harmonisierung der fiskalischen Wettbewerbsverhältnisse der einzelnen Mitgliedsstaaten. So sind z.B. die Systeme zur Anlastung der Infrastrukturkosten sehr unterschiedlich. Gravierende Unterschiede bestehen bei den Benutzungsgebühren für Straßen, der Mehrwertsteuer und der Besteuerung von Energie. Die Differenzen zur Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer in den einzelnen Ländern sind noch immer groß. Von den 17 Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums EWR erheben nur 3 Staaten - Schweden, Österreich, Großbritannien - eine höhere Kfz-Steuer für LKW als die Bundesrepublik. Bei den Hauptkonkurrenzländern Belgien, Dänemark, den Niederlanden und Frankreich wird eine z.T. erheblich niedrigere Kfz-Steuer für LKW erhoben. Nach Schätzung des ifo Instituts haben ausländische LKW 1998 rund 6 % mehr Güter auf Deutschlands Straßen transportiert als im Vorjahr.

Uneinheitliche Wettbewerbsbedingungen führen zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen untereinander und zwischen den Verkehrsträgern und in der Folge zu einer uneffektiven Nutzung der Verkehrsträger. Erst harmonisierte Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU machen einen an den Erfordernissen einer modernen Dienstleistungsgesellschaft orientierten Güterverkehr möglich. Es wird deshalb in den nächsten Jahren das Bestreben der Landesregierung bleiben, das unternehmerische Handeln in diesem wichtigen Wirtschaftszweig zu unterstützen und überflüssige staatliche Regulierungen auf landes-, bundes- und auch auf europäischer Ebene abzubauen.

Im Verhältnis zur Bahn ist die Wettbewerbssituation des Straßengüterverkehrs geprägt durch

- eine hohe Flexibilität des LKW gegenüber dem Schienenverkehr,
- starke Konkurrenzen zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und daraus folgend quantitativ und qualitativ ein vielfältiges Angebot im Straßengüterverkehr,
- quantitative und qualitative Engpässe im Schienengüterverkehr - ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern auf der Schiene findet so gut wie gar nicht statt,
- europaweit unterschiedliche Trassenpreise für die Schiene und insbesondere hohe Trassenpreise in Deutschland. Sie stellen eine hohe Zugangshürde für neue Wettbewerber auf der Schiene dar.

Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs beträgt heute 84 % des schleswig-holsteinischen Güterverkehrsaufkommens (ohne Nord-Ostsee-Kanal).

Nach den vorliegenden Prognosen zum Güterverkehr in Schleswig-Holstein wird die transportierte Gütermenge bis zum Jahr 2010 gegenüber 1997 um ca. 30 % zunehmen. Der Anteil des Straßengütertransports wird dabei rund 82 % betragen. Danach wird sich an der Wettbewerbssituation des Straßengüterverkehrs relativ wenig ändern.

Die **Marktchancen** schleswig-holsteinischer Unternehmen sind insgesamt schwer einzuschätzen. Spediteure, Logistikdienstleister und Lkw-Unternehmer können in erheblichem Umfang neue Aufträge von Industrie und Handel im Rahmen einer weiteren Vergabe von Leistungen, die bisher in den Unternehmen mit eigenen Produktionsmitteln erstellt wurden, erwarten. Nach Schätzungen des Symposiums „Outsourcing der Verlager: Chancen für Speditions- und Transportunternehmen“ vom 7. Oktober 1999 in Frankfurt/ Main sind bundesweit bisher erst 50 % des gesamten Volumens an Transport-, Umschlag- und Lagerleistung in der Hand von Logistikdienstleistern. Alle Prognosen sprechen dafür, dass sich dieser Anteil in den nächsten drei bis fünf Jahren auf 60 % oder 70 % erhöhen wird. Marktanteile werden in Zukunft ganz wesentlich dadurch gewonnen, dass die Speditionen immer stärker in die Rolle eines umfassenden Dienstleisters hineinwachsen, indem sie individuell zugeschnittene Systemlösungen anbieten. Die schleswig-holsteinischen Mittelstandsunternehmen bieten diese Leistungen zunehmend an. Die modernen Logistikkonzepte stellen heute Anforderungen an die Flexibilität und Schnelligkeit, denen zur Zeit der LKW am ehesten gerecht wird.

Für einen funktionierenden Wettbewerb sind aber auch geregelte Verhältnisse zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern erforderlich. Der Manteltarifvertrag für das Straßengütergewerbe ist seit dem 1. Januar 1994 gekündigt. Es ist den Arbeitgebern und Gewerkschaften bisher nicht gelungen neue Tarifverträge auszuhandeln. Im Verkehrsgewerbe besteht damit ein tariffreier Raum, die Beschäftigten genießen nur den eingeschränkten Schutz eines nachwirkenden Tarifvertrages.

Die Auswirkungen des Beitritts der Mittel- und Osteuropäischen Länder werden unterschiedlich eingeschätzt. Auf der einen Seite werden Standardabsenkungen und Dumpingpreise befürchtet. Auf der anderen Seite stellt Osteuropa einen entwicklungsfähigen Markt auch für Verkehrsunternehmen aus Schleswig-Holstein dar. Die Landesregierung wird sich in Zusammenhang mit der Osterweiterung der Europäischen Union für einheitliche Wettbewerbsbedingungen auch bei den Neumitgliedern einsetzen.

II. Straßenpersonenverkehr (Bus)

1. Zahl der Betriebe und der Beschäftigten in der Personenbeförderung durch Busunternehmen

In Schleswig-Holstein bestanden 1998 nach Aufzeichnung des Statistischen Landesamtes 212 Unternehmen mit mehr als 6 Bussen, die in ihrem wirtschaftlichen Schwerpunkt im Straßenpersonenverkehr einschl. Gelegenheitsverkehr tätig sind. Die Anzahl der statistisch erfassten Unternehmen erhöhte sich in den letzten 10 Jahren von 202 auf 212. Insgesamt beschäftigten die Verkehrsunternehmen 1998 ca. 4850 Personen.

2. Entwicklung der Umsätze und Erträge in den vergangenen 10 Jahren

Die Einnahmeentwicklung bei den im Straßenpersonenverkehr mit mehr als 6 Bussen tätigen Unternehmen, zeigt folgende Entwicklung:

Jahr	in 1000 DM gesamt
1989	408.692
1990	420.669
1991	453.465
1992	481.614
1993	512.528
1994	481.454
1995	490.009
1996	490.025
1997	505.638
1998	496.030

Zahlen über die Ertragsentwicklung liegen nicht vor.

3. Auswirkungen der Öko-Steuer auf die Ertragssituation und die Beschäftigungslage dieser Unternehmen

Mit der ökologischen Steuerreform wird nicht zuletzt eine Umorientierung im Verkehrsbereich angestrebt. Der umweltbelastende Pkw-Verkehr soll durch öffentliche Verkehre substituiert werden.

Damit einhergehend hat der Einstieg in die ökologische Steuerreform zum 01. April 1999 bei vielen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Grund der Energieverteuerung zu einem außerplanmäßigen Kosten-

anstieg geführt. Die aus dem - durchaus erwünschten - Lenkungseffekt resultierenden Kosteneffekte führen durch die höheren Kraftstoffpreise dazu, dass gerade insbesondere in städtischen Bereichen die Pendlerverkehre, die in den Spitzenzeiten stattfinden, auf öffentliche Verkehrsmittel umgelenkt werden und sich dort durchaus bemerkbar machen. Freizeitverkehre hingegen, die zu Schwachlastzeiten dominieren, werden erfahrungsgemäß eher vermieden.

Entscheidend ist nun die Kostenstruktur des ÖPNV zu den unterschiedlichen Zeiten: Spitzenverkehre zeichnen sich durch überdurchschnittlich hohe (Grenz-) Kosten aus, da der Personalbestand und der Fahrzeugpark bereits an der Spitzenbelastung ausgerichtet sind. Weitere Erhöhungen in diesen Bereichen könnten eine Kapazitätsaufstockung erforderlich machen, die während des restlichen Tages überwiegend ungenutzt bleibt. Gleichzeitig sind die Erträge während dieser Zeit stark unterdurchschnittlich: Berufspendler fahren mit Monatskarten oder Job-Tickets, Studenten und Schüler mit Semestertickets oder sonstigen ermäßigten Fahrscheinen. Bei überdurchschnittlichen Kosten und unterdurchschnittlichen Erträgen werden einseitige Erhöhungen der ÖPNV-Verkehrsspitze damit zu einer weiteren defizitären Entwicklung führen. Eine Kompensation durch steigende Erträge während der Schwachlastzeiten findet nicht statt.

Ein weiterer Anstieg des ÖPNV-Defizits ist damit unvermeidbar, denn Fahrpreise und Tarife müssen sich betriebswirtschaftlich mittel- und langfristig an den Produktionskosten orientieren. Die Belastung wird letztendlich entweder den Verkehrsunternehmer bzw. die Aufgabenträger treffen - also im Ergebnis die öffentlichen Haushalte - und/oder aber über höhere Fahrpreise die Kunden belasten. Dort, wo sich diese höheren Fahrpreise am Markt nicht durchsetzen lassen, muss zwangsläufig das Angebot eingeschränkt werden, z. B. durch Verringerung der Qualität oder der Verkehrstaktung. Besonders betroffen ist hiervon der strukturschwache ländliche Raum. Dort führen selbst geringe Fahrpreisanhebungen zu Fahrgastabwanderungen, da der Motorisierungsgrad sehr hoch ist und die Mineralölsteuerbelastung bei einem PKW sich zwar rechnerisch, nicht aber emotional bei der Verkehrsmittelwahl auswirkt. Insoweit vermag der öffentliche Verkehr durch den PKW nicht substituiert zu werden.

Die 1. Stufe der ökologischen Steuerreform hat beispielsweise bei den Mitgliedsunternehmen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zu einer Nettobelastung pro Linienkilometer von durchschnittlich 0,02 DM geführt. Bei einem Unternehmen wie z.B. der DB ZugBus führt die 1. Stufe der ökologischen Steuerreform zu Mehrkosten von rd. 1 Mio. DM. Ob das kompensiert werden kann, ist fraglich.

Bei den privaten Omnibus-Unternehmen ist einschl. der zwischenzeitlich erfolgten Verteuerung des Diesel-Kraftstoffes in 1999 (0,11 DM/Liter in der Zeit vom 01.04. bis 01.09.99) eine durchschnittlichen Mehrbelastung pro Bus von 12 TDM p. a. eingetreten.

Es zeigt, dass die ökologische Steuerreform für den ÖPNV im Hinblick auf ökonomische und ökologische Aspekte auch belastende Auswirkungen haben kann.

Um diesem entgegenzuwirken, sieht der Entwurf des Gesetzes zur Fortführung der Ökologischen Steuerreform vor, den Steuersatz für den ÖPNV zu halbieren. Insoweit werden Busse und Bahnen vom Grundsatz her als strategische Partner des Öko-Steuerkonzeptes verstanden und nicht als Besteuerungsziel.

Verbunden mit der ökologischen Steuerreform sind die Auswirkungen auf die Beschäftigungslage tendenziell noch nicht abzusehen.

4. Wettbewerbssituation und zukünftige Marktchancen der Verkehrsunternehmen des Straßenpersonenverkehrs

Von herausragender Bedeutung für die derzeitige Lage der kommunalen wie privaten Verkehrsunternehmen ist nach der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der Einführung des Bestellerprinzips für SPNV-Leistungen, dass durch die Neugestaltung des deutschen Personenbeförderungsrechts und europäischer Rahmenvorgaben auch für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (Bus) die Weichen hin zu Ausschreibung und Wettbewerb mit anderen Anbietern gestellt wurden.

Der ÖPNV in Schleswig-Holstein wird landesweit vom Kooperationsgedanken getragen. Das zwischen den Beteiligten gemeinsam entwickelte Prinzip „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ garantiert der Bevölkerung in Schleswig-Holstein eine hohe ÖPNV-Qualität. Dieser Ansatz soll auch unter Wettbewerbsbedingungen erhalten bleiben.

Zwischen dem Land, den Verkehrsverbänden, der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände sowie den Aufgabenträgern werden derzeit Grundsätze für eine Übergangsregelung erarbeitet, um sowohl Aufgabenträgern als auch Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, sich zeitlich in einem überschaubaren Rahmen auf den internationalen Wettbewerb vorzubereiten. Die Erlangung der Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen wie privaten Verkehrsunternehmen ist Gegenstand einer Vielzahl von Aktivitäten dieser Unternehmen. Mit großen Anstrengungen und schon deutlichen Erfolgen bemühen sich die Verkehrsunternehmen und die Beschäftigten bereits darum, Kosten zu senken, Effizienz und Produktivität zu verbessern, um den Anforderungen des Wettbewerbs gewachsen zu sein. In diesem Prozess werden gerade auch von den Beschäftigten erhebliche Vorleistungen erbracht, die mit der Erwartung verknüpft sind, ihre Arbeitsplätze zu sichern.

Die zukünftigen Marktchancen der öffentlichen wie privaten Busunternehmen sind somit neben der o.a. notwendigen Entlastung aus der Besteuerung der Ökosteuern in erster Linie von der Entwicklung des Ordnungsrahmens abhängig. Das ist eine akute und grundsätzliche Herausforderung an die Politik des Bundes und der Länder in Deutschland. Die 2. Stufe der ökologischen Steuerreform muss auch dazu unbedingt einen Beitrag leisten.

III. Taxi- und Mietwagengewerbe

1. Zahl der Betriebe und der Beschäftigten in der Personenbeförderung durch Taxen und Mietwagen

Zahlen zu den Beschäftigten im Taxi- und Mietwagengewerbe liegen nach Aussage des Verbandes nicht vor und werden auch nicht statistisch erfasst. Die Anzahl der Taxi-Unternehmen ist in Schleswig-Holstein von 1988 bis 1999 von 569 auf 663 gestiegen, die der Mietwagen-Unternehmen im gleichen Zeitraum von 558 auf 223 gesunken, die der Unternehmer mit sog. „Mischkonzessionen“ (Taxi- und Mietwagengenehmigung für das gleiche Fahrzeug) von 83 auf 120 gestiegen.

2. Entwicklung der Umsätze und Erträge in den vergangenen 10 Jahren

Zur Entwicklung der Umsätze und Erträge gibt es keine spezifischen statistischen Landeszahlen, jedoch langjährige Zusammenstellungen des Bundeszentralverbandes, die als Anlage beigefügt sind.

Insgesamt muss nach Verbandsaussage - von regionalen Ausnahmen abgesehen - eine absolut unbefriedigende Ertragslage festgestellt werden, so dass insbesondere die selbstfahrenden Unternehmer nur auf Grund von 60 - 65 Wochenstunden und erheblicher familiärer Unterstützung in der Lage sind, ihren Lebensunterhalt bescheiden zu gestalten.

3. Auswirkungen der Ökosteuer auf die Ertragssituation und die Beschäftigungslage dieser Unternehmen

Die bisherigen Auswirkungen der Ökosteuer auf die Ertragssituation und die Beschäftigungslage betreffen das Taxi- und Mietwagengewerbe in ähnlicher Form wie den Güter- bzw. Personenverkehr. Nähere Einzelheiten über finanzielle Entlastungen bzw. Kompensierungen von Mehrkosten aus der Dieselveuerung sind nicht bekannt.

4. Wettbewerbssituation und zukünftige Marktchancen der Taxi- und Mietwagenunternehmen

Die zukünftigen Marktchancen der Taxi- und Mietwagenunternehmen sind in erster Linie von gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängig. Technische Weiterentwicklungen der Fahrzeugindustrie führen auch hier auf Dauer zu verbrauchsärmeren Motoren. Damit verbunden ist eine erhebliche Reduktion des Kraftstoffverbrauchs. Dies kann auch zu einer Kostenentlastung der Unternehmen beitragen.