

## **SPRITKOSTEN UND IHRE AUSWIRKUNGEN**

**Pünktlich zum Ferienanfang erreichen die Dieselpreise einen erneuten Höchststand. Durchschnittlich kostet der Liter Diesel-Kraftstoff nunmehr 1,10 €. Da passen die aktuellen Beiträge „Entlassung wegen hoher Spritkosten“ sowie die Diskussion über Kabotageverbote auf der 20. IOVG in Frankfurt/Oder hervorragend ins Bild.**

In der heutigen Ausgabe der DVZ wird Jürgen Hamke, Präsident des Verkehrsgewerbeverbandes Mecklenburg-Vorpommern, aus einem dpa-Gespräch zitiert. „Darin rechnete Hamke vor, dass die Spediteure von 65 € bis 70 € Einnahmen auf 100 km 36 € für Diesel aufwenden.“ In dem gleichen Interview bestätigte der Präsident, er selbst habe bereits acht von vierzig Fahrzeugen aufgrund hoher Dieselpreise stillgelegt. In diesem Zusammenhang, so wird weiterzitiert, interpretiert Jürgen Hamke den hohen Anteil an Mineralölsteuer als Eigentor. Es ist nicht davon auszugehen, so weiter, dass osteuropäische Anbieter bei der Übernahme von Frachten insolventer deutscher Firmen in Deutschland tanken.

Da schließt sich die kontroverse Diskussion auf dem 20. IOVG in Frankfurt/Oder nahtlos an. Von besonderem Interesse dabei sind die Argumentationen für und wieder. So erläutert Karl-Heinz Boßan, Kabotageverbote sollten gelockert werden. Begründet wird dieser Standpunkt allerdings nicht mit ökonomischen oder ökologischen Erwägungen. Vielmehr sei dieses Verbot bereits durch die gängige Praxis überholt. Dies wird auch durch Rechtsanwalt Dr. Michael Kasper bestätigt. Der Standpunkt des polnischen Botschaftsvertreters Mieczyslaw Muszynski verwundert da sicher nicht. Von dieser Seite wird die Abschaffung gefordert. Unter dem Hinweis auf eine künstliche Beschränkung des Wettbewerbs wird hier für die Feizügigkeit geworben. Der Standpunkt der Präsidentin des Landesverbandes des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes (LBBV) Brigitte Meisel ist da schon etwas gemäßiger. Keine Übereilung und Festhalten an den Übergangsregeln.

Eines steht insgesamt jedenfalls fest, der in früheren Zeiten existente Preisunterschied zwischen Deutschland und Polen ist verschwindend gering geworden. Wer sich mit den Angeboten gerade im Grenzgebiet auskennt, weiß, dass polnische Anbieter selten weit unter den Angeboten ihrer deutschen Mitbewerber liegen. Im Gegenzug gibt es übrigens kaum Erfahrungswerte. Ein deutscher Spediteur bietet seltsamer Weise keine Frachten in Polen an. Er hätte aber die selben Möglichkeiten. Die ins Feld geführten hohen Kostenunterschiede besonders bei Fahrerlöhnen und gesetzlichen Sozialaufwendungen werden zwar immer wieder gerne angeführt. Aber Sozialabgaben gibt es in Polen auch. Darüber hinaus ist die Spesenregelung in Polen weitaus großzügiger als in Deutschland. Es liegt eher an der Bereitschaft der polnischen Fahrer, auch längere Zeit fernab von zu Hause tätig zu sein. Daraus ergibt sich eine weitaus höhere Flexibilität und bessere Einsatzmöglichkeiten. Solange die Mehrzahl der deutschen Fahrer darauf bestehen, regelmäßig nach Hause zu kommen, sind die polnischen Kollegen im Vorteil. In dem Moment, wo marktgerechte Preise angeboten werden, die Frachten da gesucht werden, wo kostendeckend gewirtschaftet werden kann, wird sich die Situation auch für die deutsche Speditionsbranche wieder verbessern. Wenn ein polnischer Frachtführer von Polen nach Deutschland und zurück für einen bestimmten Preis fahren kann, warum soll ein deutscher Frachtführer das nicht auch können. Jedenfalls in Grenznähe sollte dieses Modell funktionieren. Dabei stellt es auch kein Problem dar, entsprechendes Fahrpersonal zu finden. Erkundigungen sollte man da einfach mal bei den örtlichen Agenturen für Arbeit einholen.