

22.12.93

VP - AS - EU

Antrag

der Freien Hansestadt Bremen

**Entschließung des Bundesrates zur Existenzfähigkeit der deutschen
Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen**

DER PRSIDENT DES SENATS
DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

Bremen, den 15. Dezember 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Klaus Wedemeier

Sehr geehrter Herr Prsident,

der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat beschlossen, dem Bundesrat die
beigefügte

Entschließung des Bundesrates zur Existenzfähigkeit
der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen

zuzuleiten.

Ich bitte, den Entschließungsantrag gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung
des Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuleiten.

Mit freundlichen Gren
In Vertretung



Ralf Fcks
Bürgermeister

Entschließung des Bundesrates zur Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen

I. Beschlußvorschlag:

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt auch im gemeinsamen Markt zu sichern, indem die nachstehenden Maßnahmen kurzfristig realisiert werden:

1. Die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist auf europäischer Ebene durchzusetzen, d.h. zunächst ist vor allem für eine Abschaffung des Tour-de-Rôle-Systems zu sorgen,
2. hilfsweise, solange dies nicht geschehen ist, sind nationale sichernde Maßnahmen zum Erhalt der deutschen Binnenschifffahrt einzuführen,
3. die europäische Abwrackaktion und die Alt-für-Neu-Regelung sind zur Beseitigung europäischer Überkapazitäten fortzuführen,
4. die mittel- und osteuropäische Schifffahrt ist innerhalb der Europäischen Union strenger zu kontrollieren und zu überwachen, die Einhaltung der Schutzfunktion der bilateralen Verträge mit den östlichen Nachbarstaaten ist zu gewährleisten,
5. einheitliche Bemannungsvorschriften für Binnenschiffe auf europäischen Wasserstraßen sind durchzusetzen.

II. Begründung:

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt ist aktuell gekennzeichnet durch folgende Faktoren:

1. Die ökonomische Ausgangslage

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Binnenschifffahrt sind seit Jahren besorgniserregend und, unter anderem bedingt durch die auf das Gewerbe durchschlagende Konjunkturschwäche momentan so angespannt, daß weitere Belastungen von der deutschen Binnenschifffahrt ohne Gefahr für deren Existenz nicht verkraftbar sind.

2. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Die stets von den Bundesländern geforderte gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene ist auch nach den jüngsten Vereinbarungen im EG-Verkehrsministerrat nicht eingetreten, weil insbesondere das Tour-de-Rôle-System der westeuropäischen Länder nicht beseitigt wurde. Darüber hinaus bestehen weitere Wettbewerbsverzerrungen durch staatlich beeinflusste Kostenfaktoren.

3. Liberalisierung der Tarife

Die deutschen Seehäfen haben sich seit langem für die Liberalisierung der Tarife, die im grenzüberschreitenden Verkehr ohnehin schon galt, im Seehafenhinterlandverkehr eingesetzt. Diese Liberalisierung ist nach wie vor im europäischen Kontext zu sehen und muß zum vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft treten. Es ist zu erwarten, daß das Tarifaufhebungsgesetz auch neue Chancen für das Gewerbe mit sich bringt und zusätzliche Gütermengen auf das Binnenschiff umleitet. Dies wird jedoch nicht sofort in großem Maßstab möglich sein, so daß die deutsche Binnenschifffahrt zumindest in einem Übergangszeitraum zusätzliche wirtschaftliche Probleme bewältigen müssen.

4. Schutz vor Dumping-Preisen

Die östlichen Nachbarstaaten, mit denen die Bundesrepublik Binnenschiffsverkehrsabkommen geschlossen hat oder die Kabotageverkehre durchführen, können konkurrenzlos billig fahren, so daß die deutsche Binnenschifffahrt doppelt unter Druck geraten ist.

Es werden daher kurzfristig Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung notwendig, um das Überleben der deutschen Binnenschifffahrt zu gewährleisten. Diesen Erfordernissen trägt der Beschlußvorschlag des Antrags Rechnung.

04.02.94

Beschluß
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Existenzfähigkeit der deutschen
Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen

/ Der Bundesrat hat in seiner 665. Sitzung am 4. Februar 1994 die aus der Anlage
ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Entschlie ßung

des Bundesrates zur Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen

- I. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung, insbesondere vor dem Hintergrund der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 1994, auf, die Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt auch im gemeinsamen Markt zu sichern, indem die nachstehenden Maßnahmen kurzfristig realisiert werden:
1. Die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist auf europäischer Ebene durchzusetzen, d. h. die Übergangsfrist für die Freigabe der Kabotage in Deutschland ist bis zur Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems zu verlängern,
 2. übergangsweise, solange dies nicht geschehen ist, sind insbesondere folgende sichernde Maßnahmen einzuführen:
 - die Bundesregierung möge im nationalen Rahmen Maßnahmen beschließen, daß
 - . Mittel aus dem nationalen Haushalt zur Mitfinanzierung der gegenwärtig laufenden Abwrackaktion bereitgestellt werden und
 - . steuerliche Begünstigungen zur Beschleunigung der Abwrackaktion eingeführt werden;
 - die Bundesregierung möge sich bei der Europäischen Union dafür einsetzen, daß
 - . Mittel aus dem Haushalt der EU zur Mitfinanzierung zur Abwrackaktion bereitgestellt werden,
 - . die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt so verbessert werden, daß gleiche Wettbewerbsbedingungen erreicht werden und

- entsprechend den Regelungen im Straßengüterverkehr Krisenklauseln auch für die Binnenschifffahrt in das Recht der EU aufgenommen werden;
 - 3. die europäische Abwrackaktion und die Alt-für-Neu-Regelung sind zur Beseitigung europäischer Überkapazitäten fortzuführen und zu intensivieren, z. B. durch Erhöhung der Pönale, Änderung des Verhältnisses von hinzukommender Tonnage zu dafür abzuwrackender alter Tonnage bzw. durch eine Verschärfung der Kriterien für die Abwrackung von Schiffen,
 - 4. die mittel- und osteuropäische Schifffahrt ist innerhalb der Europäischen Union strenger zu kontrollieren und zu überwachen, die Einhaltung der Schutzfunktionen der bilateralen Verträge mit den östlichen Nachbarstaaten ist zu gewährleisten,
 - 5. EU-einheitliche Sozial- und Besatzungsvorschriften für Binnenschiffe auf europäischen Wasserstraßen sind durchzusetzen.
- II. Die bevorstehende deutsche EU-Ratspräsidentschaft sollte für die Bundesregierung Anlaß und Gelegenheit geben, zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt nicht nur im nationalen Bereich, sondern auch in der EU Maßnahmen vorzubereiten und zur Verabschiedung zu bringen, die die dringend notwendige Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in diesem Verkehrsbereich schaffen und die einheitliche europäische Regelungen für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt herbeiführen.

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt ist aktuell gekennzeichnet durch folgende Faktoren:

1. Die ökonomische Ausgangslage

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Binnenschifffahrt sind seit Jahren besorgniserregend und, unter anderem bedingt durch die auf das Gewerbe durchschlagende Konjunkturschwäche momentan so angespannt, daß weitere Belastungen von der deutschen Binnenschifffahrt ohne Gefahr für deren Existenz nicht verkraftbar sind.

2. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Die stets von den Bundesländern geforderte gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene ist auch nach den jüngsten Vereinbarungen im EG-Verkehrsministerrat nicht eingetreten, weil insbesondere das Tour-de-Rôle-System der westeuropäischen Länder nicht beseitigt wurde. Darüber hinaus bestehen weitere Wettbewerbsverzerrungen durch staatlich beeinflusste Kostenfaktoren.

3. Liberalisierung der Tarife

Die deutschen Seehäfen haben sich seit langem für die Liberalisierung der Tarife, die im grenzüberschreitenden Verkehr ohnehin schon galt, im Seehafenhinterlandverkehr eingesetzt. Mittelfristig können sich zwar neue Chancen durch die Aufhebung der Tarife ergeben, indem zusätzliche Gütermengen auf die Binnenschifffahrt umgeleitet werden. Es ist jedoch nicht

auszuschließen, daß sich durch das Tarifaufhebungsgesetz die derzeit wirtschaftlich schlechte Lage der Binnenschifffahrt kurzfristig weiter verschärft.

4. Schutz vor Dumping-Preisen

Die östlichen Nachbarstaaten, mit denen die Bundesrepublik Binnenschiffsverkehrsabkommen geschlossen hat oder die Kabotageverkehre durchführen, können konkurrenzlos billig fahren, so daß die deutsche Binnenschifffahrt doppelt unter Druck geraten ist.

Es werden daher kurzfristig Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung notwendig, um das Überleben der deutschen Binnenschifffahrt zu gewährleisten. Diesen Erfordernissen trägt der Beschlußvorschlag des Antrags Rechnung.