

23.01.95

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zu der Entschlieung des Bundesrates zur Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen

Bundesministerium für Verkehr

Der Minister

Bonn, den 19. Januar 1995

BW 11/20.00.30

An den

Präsidenten des Bundesrates

Herrn Ministerpräsident

Dr. h. c. Johannes Rau

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

zur Entschlieung des Bundesrates ^{*)} und zur Umsetzung der darin angesprochenen Maßnahmen der Bundesregierung ergibt sich folgender aktueller Sachstand:

Die deutsche Binnenschifffahrt befindet sich unverändert in einer äußerst schwierigen wirtschaftlichen Situation, die durch massive Ertragseinbußen und ein erhebliches Transportraumberangebot gekennzeichnet ist. Die Bundesregierung ist deshalb weiterhin mit allem Nachdruck um eine Verbesserung dieser Lage und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit dieses verkehrspolitisch bedeutsamen Verkehrsträgers im liberalisierten europäischen Binnenmarkt bemüht.

*) Drucksache 952/93 (Beschluß)

1. Seit der EntschlieÙung des Bundesrates vom 4. Februar 1994 sind zugunsten der Binnenschifffahrt folgende Maßnahmen und Initiativen ergriffen worden:

- Das Bundesministerium für Verkehr hat in Abstimmung mit dem Gewerbe einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Binnenschifffahrt erarbeitet.
- Eine Regelung über die wirksame Überwachung der Einhaltung der Festpreise im bilateralen Binnenschiffsverkehr zwischen Deutschland und den osteuropäischen Staaten ist am 18. März 1994 in Kraft getreten. Die Einhaltung bilateraler Transportquoten wird ebenfalls überprüft. Kabotagegenehmigungen werden nur äußerst restriktiv erteilt.
- Auf Initiative der Bundesregierung haben während der deutschen EU-Präsidentschaft im Jahr 1994 alle Mitgliedstaaten der EU mit eigener Binnenschifffahrt nationale Haushaltsmittel zu beschleunigtem Abbau der Warteliste im Rahmen der laufenden europäischen Abwrackaktion bereitgestellt. Diese Sonderaktion ist auf der Grundlage der EG-Verordnung Nr. 3039/94 vom 14. Dezember 1994 mit Beginn dieses Jahres angelaufen. Für die Abwrackung der deutschen Schiffe auf der Warteliste hat die Bundesregierung 20 Mio DM zur Verfügung gestellt.
- Die auf den Neuzugang von Schiffsraum einwirkende Alt-für-Neu-Regelung ist durch EG-Verordnung Nr. 844/94 vom 12. April 1994 um weitere 5 Jahre verlängert und hinsichtlich der Anforderungen an die Zugehörigkeit zur "aktiven Flotte" verschärft worden. Mit Verordnung Nr. 2812/94 vom 18. November 1994 hat die EG-Kommission darüber hinaus das Verhältnis abzuwrackender alter zu neuer Tonnage auf den Quotienten 1,5 : 1 erhöht.
- Der EU-Verkehrsministerrat hat am 26. September 1994 auf deutsches Drängen in einer EntschlieÙung festgestellt, daß ein nachhaltiger Abbau bestehender Frachtraumüberka-

...

pazität durch eine neue, umfangreiche Strukturbereinigung notwendig ist. Deren Finanzierung aus dem EU-Haushalt ist aber nicht möglich.

Die EG-Kommission wird im Frühjahr 1995 einen ausführlichen Bericht zur Marktordnung in der Binnenschifffahrt mit konkreten Vorschlägen zur Strukturbereinigung und zur Abschaffung des Tour-de-Rôle-Verfahrens vorlegen. Trotz nachhaltiger Bemühungen der Bundesregierung auch auf höchster politischer Ebene war die EG-Kommission nicht bereit, eine Initiative zur Verlängerung des Kabotagevorbehalts zugunsten der deutschen Binnenschifffahrt über den 31. Dezember 1994 hinaus zu ergreifen.

2. Darüber hinaus hat das Bundeskabinett am 7. Dezember 1994 als schnelle, konkrete Hilfe für die bedrängte deutsche Binnenschifffahrt einen Beschluß gefaßt über
- die Bereitstellung von bis zu 60 Mio DM für eine weitere konzertierte EU-Sonderaktion in den Jahren 1995 - 1997 zur Abwrackung von Überkapazitäten im Markt, sofern sich alle betroffenen EU-Binnenschifffahrtsnationen wieder entsprechend beteiligen, und
 - die einmalige Bereitstellung von 100 Mio DM zur Anpassung der deutschen Binnenschifffahrt an den liberalisierten europäischen Markt sowie zur Umstrukturierung und Modernisierung.

Ziel dieser Soforthilfe (100 Mio DM) zur Sanierung der deutschen Partikulierschifffahrt (nicht: Reedereien) ist die Bereitstellung von Finanzmitteln

- zur Ausbildungsförderung (moderne Betriebsführung/Marketing)
- für Umstrukturierung und Zusammenarbeit (Verbesserung des kaufmännischen Betriebs/Aufbau oder Erweiterung des Logistikangebots) und

...

- zur Modernisierung der Flotte (ohne Kapazitätserhöhung) durch technische Verbesserungen und Rationalisierungsmaßnahmen an den Schiffen.

Die Binnenschifffahrt soll in die Lage versetzt werden, sich auf moderne und rentable Betriebsformen einzustellen (Container- und Spezialverkehr).

Gespräche mit den beteiligten Ressorts und der EG-Kommission über das Finanzhilfeprogramm sind aufgenommen. Eine entsprechende Förderrichtlinie mit konkreten Verwendungskriterien ist zusammen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft erarbeitet worden. Eine Besprechung mit den Gewerbeverbänden erbrachte weitgehende Zustimmung zu den geplanten Richtlinien (Anlage Elemente für die Finanzhilfen mit Begründung).

Derzeit gibt es ca. 1.280 Partikulierbetriebe (1 - 3 Schiffe) mit insgesamt ca. 1.400 Schiffen, die - abgestuft nach Schiffsgröße und Verwendungszweck - in den Genuß der Finanzhilfe der Bundesregierung kommen können.

Da das Konsultationsverfahren mit der EG-Kommission über die Mittelverwendung (Förderrichtlinien) mindestens 2 Monate in Anspruch nehmen wird, ist davon auszugehen, daß Anträge der Partikuliere auf Finanzhilfe etwa ab Mai 1995 gestellt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Manfred Carstens