

09.05.97

VP - AS - Fz

Antrag

der Länder

Bremen, Hamburg,

Mecklenburg-Vorpommern,

Niedersachsen,

Schleswig-Holstein

**Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der deutschen
Schiffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte
und des Reedereistandes Deutschland**

DER PRÄSIDENT DES SENATS
DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

Bremen, den 7. Mai 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Erwin Teufel

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten gemeinsamen Antrag der Länder Bremen, Hamburg,
Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein für eine

Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der
deutschen Schiffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen
Handelsflotte und des Reedereistandes Deutschland

mit der Bitte zuzuleiten, diesen gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des
Bundesrates den Ausschüssen des Bundesrates zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Henning Scherf
Bürgermeister

A n l a g e

Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte und des Reedereistandes Deutschland

Der Bundesrat betrachtet mit großer Sorge die jüngste Entwicklung der deutschen Schifffahrtspolitik und die sich daraus ergebenden negativen Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Durch die im November 1996 beschlossene Senkung der Finanzbeiträge von 100 Mio DM auf 30 Mio DM, die dem teilweisen Ausgleich von Wettbewerbsnachteilen dienen sollen, ist ein wesentliches Standbein der bisherigen Schifffahrtspförderung wirkungslos geworden. Steuerliche Erleichterungen für die Seeschifffahrt, die einen weiteren Teil der deutschen Schifffahrtspolitik darstellen, wurden zunehmend eingeschränkt und sollen durch das anstehende Steuerreformgesetz 1998 weiter zurückgeführt werden. Allein übrig geblieben ist das Internationale Seeschifffahrtsregister (ISR).

Die Auswirkungen sind deutlich erkennbar. Allein in den ersten zwei Monaten des Jahres 1997 sind bereits rd. 50 Schiffe aus der deutschen Handelsflotte ausgeschieden und unter fremde Flagge verbracht worden. Dies entspricht in etwa der Jahresausflaggenquote der letzten Jahre. Ohne ein schnelles Gegensteuern ist zu befürchten, daß von den zum 1.1.1997 noch verbliebenen rd. 750 Schiffen unter deutscher Flagge mehr als ein Drittel und von den rd. 9.000 Arbeitsplätzen für deutsche Seeleute bis zu 3.500 im Jahr 1997 verloren gehen. Dies wird durch ein vom Bundesverkehrsministerium vergebenes Gutachten der C & L Deutsche Revision belegt. Es ist abzusehen, daß die deutsche Seeschifffahrt bei unveränderten Rahmenbedingungen in kürzester Zeit zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt und nicht nur für die maritime Verbundwirtschaft an der Küste, sondern auch für den Wirtschafts- und Handelsstandort Deutschland, negative Auswirkungen eintreten. Wichtiges know-how und die Möglichkeit internationale Schifffahrtspolitik mitzugestalten, insbesondere auch in Fragen der Schiffssicherheit und der Meeresumwelt, drohen verlorenzugehen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, unverzüglich ein Konzept für die Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik zu entwickeln und umzusetzen, das zumindest vergleichbare Alternativen zur Gewährung der Finanzbeiträge bietet und sich an schifffahrtspfördernden Maßnahmen in den Niederlanden, Dänemark und Norwegen orientiert. Die in diesen Ländern eingeführten Erleichterungen für die Seeschifffahrt sind erfolgreich und werden von der EU-Kommission akzeptiert. Sie haben zu Rückflaggen geführt und im übrigen die Wettbewerbssituation der deutschen Reeder weiter verschlechtert.

In ein Konzept zur neu zu gestaltenden deutschen Schifffahrtspolitik sollten die Komplexe

- Einführung eines Tonnagesteuer-Systems
- Sicherheitsfahrbesatzung
- Lohnsteuerermäßigung für deutsche Seeleute im internationalen Bereich
- Deregulierung der Schiffsbesetzung
- Reduzierung der Sozialkostenbelastung

einbezogen werden. Zumindest Teile des neuen Konzeptes müssen ohne Verzögerung wirksam werden. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen benötigen ein Signal, daß es auch künftig eine schifffahrtsfördernde Politik in Deutschland gibt. Andernfalls ist damit zu rechnen, daß die zahlenmäßig immer weniger werdenden deutschen Reedereien ihren Betriebssitz in unsere Nachbarländer, z.B. in die Niederlande, verlegen, da ihnen dort günstige Rahmenbedingungen geboten werden. Dem Fiskus würden allein dadurch -ohne die damit einhergehenden Verluste aus dem übrigen maritimen Bereich- steuerliche Verluste entstehen, die weit über die erforderlichen Aufwendungen für ein neues schifffahrtspolitisches Konzept hinausgehen dürften.

06.06.97

Beschluß
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der deutschen
Schiffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte und
des Reedereistandes Deutschland

/ Der Bundesrat hat in seiner 713. Sitzung am 6. Juni 1997 die aus der Anlage
ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Entschlie ßung

des Bundesrates

zur Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte und des Reedereistandes Deutschland

Der Bundesrat betrachtet mit großer Sorge die jüngste Entwicklung der deutschen Schifffahrtspolitik und die sich daraus ergebenden negativen Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Durch die im November 1996 beschlossene Senkung der Finanzbeiträge von 100 Mio. DM auf 30 Mio. DM, die dem teilweisen Ausgleich von Wettbewerbsnachteilen dienen sollen, ist ein wesentliches Standbein der bisherigen Schifffahrtsförderung wirkungslos geworden. Steuerliche Erleichterungen für die Seeschifffahrt, die einen weiteren Teil der deutschen Schifffahrtspolitik darstellen, wurden zunehmend eingeschränkt und sollen durch die anstehende Steuerreform weiter zurückgeführt werden. Allein übrig geblieben ist das Internationale Seeschiffregister (ISR).

Die Auswirkungen sind deutlich erkennbar. Allein in den ersten zwei Monaten des Jahres 1997 sind bereits rd. 50 Schiffe aus der deutschen Handelsflotte ausgeschieden und unter fremde Flagge verbracht worden. Dies entspricht in etwa der Jahresausflaggenquote der letzten Jahre. Ohne ein schnelles Gegensteuern ist zu befürchten, daß von den zum 1.1.1997 noch verbliebenen rd. 750 Schiffen unter deutscher Flagge mehr als ein Drittel und von den rd. 9.000 Arbeitsplätzen für deutsche Seeleute bis zu 3.500 im Jahr 1997 verloren gehen. Dies wird durch ein vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenes Gutachten belegt. Es ist abzusehen, daß die deutsche Seeschifffahrt bei unveränderten Rahmenbedingungen in kürzester Zeit zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt und nicht nur für die maritime Verbundwirtschaft an der Küste, sondern auch für den Wirtschafts- und Handelsstandort Deutschland negative Auswirkungen eintreten. Wichtiges Know-how und die Möglichkeit internationale Schifffahrtspolitik mitzugestalten, insbesondere auch in Fragen der Schiffssicherheit und der Meeresumwelt, drohen verlorenzugehen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, unverzüglich ein Konzept für die Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik zu entwickeln und umzusetzen, das zumindest vergleichbare Alternativen zur Gewährung der Finanzbeiträge bietet und sich an schifffahrtsfördernden Maßnahmen in den Niederlanden, Dänemark und Norwegen orientiert. Die in diesen Ländern eingeführten Erleichterungen für die Seeschifffahrt sind erfolgreich und werden von der EU-Kommission akzeptiert. Sie haben zu Rückflaggen geführt und im übrigen die Wettbewerbssituation der deutschen Reeder weiter verschlechtert.

In ein Konzept zur neu zu gestaltenden deutschen Schifffahrtspolitik sollten die Komplexe

- Einführung eines Tonnagesteuer-Systems
- Sicherheitsfahrbesatzung
- Lohnsteuerermäßigung für deutsche Seeleute im internationalen Bereich
- Deregulierung der Schiffsbesetzung
- Reduzierung der Sozialkostenbelastung

einbezogen werden. Zumindest Teile des neuen Konzeptes müssen ohne Verzögerung wirksam werden. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen benötigen ein Signal, daß es auch künftig eine schifffahrtsfördernde Politik in Deutschland gibt. Andernfalls ist damit zu rechnen, daß die zahlenmäßig immer weniger werdenden deutschen Reedereien ihren Betriebssitz in unsere Nachbarländer, z.B. in die Niederlande, verlegen, da ihnen dort günstige Rahmenbedingungen geboten werden. Dem Fiskus würden allein dadurch -ohne die damit einhergehenden Verluste aus dem übrigen maritimen Bereich- steuerliche Verluste entstehen, die weit über die erforderlichen Aufwendungen für ein neues schifffahrtspolitisches Konzept hinausgehen dürften.