

26.07.01

Vk - EU - Fz - U

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Binnenschiffahrt

Staatsministerium Baden-Württemberg
Der Staatssekretär

Stuttgart, den 24. Juli 2001

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Kurt Beck

Sehr geehrter Herr Prsident,

die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat beschlossen, dem Bundesrat
die als Anlage beigefügte

Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Binnenschiffahrt

zuzuleiten.

Ich bitte, gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates die Beratung der
Entschließung in den Ausschüssen zu veranlassen.

Mit freundlichen Gren



Rudolf Bhmeler

Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Binnenschifffahrt

Der Bundesrat möge beschließen:

I. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf:

- zum Abbau der eingetretenen Verzögerungen bei der Modernisierung der Bundeswasserstraßen die Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau sowie für die Instandhaltung und die Betriebssicherung von Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt 2002 um 500 Mio. DM zu erhöhen und entsprechende Beträge für die nachfolgenden Bundeshaushalte einzuplanen,
- im Einkommensteuergesetz die Möglichkeit einer steuerfreien Übertragung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes auf ein Ersatzwirtschaftsgut wieder einzuführen,
- sich bei der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass
 - die bilateralen Verträge zur Regelung des Binnenschiffsverkehrs mit den MOE – Staaten auf absehbare Zeit - für die Beitrittsländer bis zum Zeitpunkt des Beitritts zur Europäischen Union - erhalten bleiben und
 - weitere Schritte zur Marktöffnung für die MOE – Staaten unterlassen werden, bis annähernd gleiche Wettbewerbsbedingungen mit den Beitrittsländern garantiert sind.

II. Der Bundesrat stellt fest:

Entwicklung des Güterverkehrsmarkts

Seit Jahren nehmen die Leistungen im Güterverkehr stetig zu. Auch in der Zukunft ist mit einer Trendwende nicht zu rechnen. Im Gegensatz, im Verkehrsbericht der Bundesregierung 2000 wird bezogen auf das Jahr 1997 ein Wachstum des Güterverkehrs um rund 64 % bis zum Jahr 2015 prognostiziert. Es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil durch die Leistungen des Straßengüterverkehrs erbracht werden soll. Die zunehmende Konzentration auf den Verkehrsträger Straße führt nicht nur zu einer verstärkten Belastung der Umwelt. Sie lässt auch das Wirtschafts- und das Verkehrssystem anfälliger für Störungen werden.

Volkswirtschaftliche Vorteile der Binnenschifffahrt beim Gütertransport

Auf den Wasserstraßen sind noch erhebliche Kapazitäten frei, so dass die Binnenschifffahrt selbst bei einer merklichen Zunahme ihres Modal-Split-Anteils ihre Verkehrsleistung ohne Stau und damit sicher und zuverlässig erbringen kann. Kein anderes Verkehrsmittel kann auch bezogen auf die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) Güter so wirtschaftlich und umweltverträglich transportieren wie die Binnenschifffahrt. So weist z.B. die Binnenschifffahrt nach dem Nationalen Klimaschutzprogramm (Beschluss der Bundesregierung vom 18. Oktober 2000) – auch unter adäquater Einbeziehung von Umwegfaktoren - den niedrigsten spezifischen Primärenergieverbrauch im Vergleich zur Eisenbahn und zum Straßengüterfernverkehr auf.

Für eine umwelt- und verkehrspolitisch optimale Nutzung der freien Kapazitäten der Wasserstraßen und der Transportpotenziale der Binnenschifffahrt sind allerdings erhebliche Verbesserungen bei den Rahmenbedingungen erforderlich. Angesichts der zunehmenden nationalen und internationalen Verflechtungen in der Wirtschaft sind hier insbesondere Maßnahmen der Bundesregierung gefragt.

Zustand der Bundeswasserstraßeninfrastruktur

Notwendige Grundvoraussetzung für eine bessere Einbeziehung der Binnenschifffahrt in den Güterverkehrsmarkt der Zukunft ist eine leistungsfähige Infrastruktur. Die erfor-

derliche Wasserstraßeninfrastruktur steht zurzeit jedoch wegen rückständiger Instandhaltung und Engpässen nicht zur Verfügung. Dadurch werden Wirtschaftlichkeit und Rentabilität von Schiffstransporten sowie Zuverlässigkeit und Termintreue beeinträchtigt. Allein der rückständige Instandhaltungsbedarf im Binnenwasserstraßennetz wird von Experten auf mehr als 1 Milliarde DM veranschlagt.

Die Probleme aufgrund der Instandhaltungsrückstände werden noch durch eine seit Jahrzehnten unzureichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln des Bundes für den Ausbau von Binnenwasserstraßen verschärft. So stehen für den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen im Durchschnitt der letzten Jahre nur rund 1,3 Mrd. DM Investitionsmittel zur Verfügung. Nach Abzug der Mittel für Seewasserstraßen, Hochbaumaßnahmen der Wasserstraßenverwaltung, Personalkosten und technische Ausstattungen verbleibt für reine Infrastrukturmaßnahmen beim Binnenwasserstraßennetz des Bundes lediglich ein Betrag von 800 bis 900 Mio. DM. Die Mittelbereitstellung ist unzureichend. Sie führt sowohl zu einer rückläufigen Instandhaltung als auch zu einer erheblichen Verschiebung ursprünglich vorgesehener Fertigstellungstermine aller Baumaßnahmen. Das ist an folgenden Beispielen zu erkennen:

- Die Vollendung des Projektes 17 Deutsche Einheit, der Wasserstraßenverbindung vom Mittellandkanal über die Elbe und den Elbe-Havel-Kanal nach Berlin ist vom Jahr 2008 auf das Jahr 2014 verschoben worden.
- Der Ausbau der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals für das Großmotorgüterschiff mit einer Abladung von 2,50 m verzögert sich um 4 Jahre und wird erst im Jahr 2014 abgeschlossen sein.

Dringend erforderlich ist auch die Steigerung der Attraktivität der Rhein-Main-Donau Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Dies gilt insbesondere für den Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen. Hier sollte nach Abschluss der laufenden Untersuchungen umgehend die ökologisch und ökonomisch beste Ausbaulösung zum Tragen kommen.

Situation der deutschen Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt muss ein notwendiger Bestandteil jeder Verkehrspolitik in Deutschland sein. Hierbei sind im Interesse einer Aufrechterhaltung der nationalen Kompetenzen im Bereich der Binnenschifffahrt auch die Rahmenbedingungen für die deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen gegenüber Unternehmen anderer Nationen zu verbessern. Angesichts der seit Jahren fallenden Anteile der deutschen Binnenschifffahrt an der Güterbeförderung in Deutschland besteht hier dringender Handlungsbedarf. So ist der Anteil der unter deutscher Flagge fahrenden Güterschiffe an der Gesamtbeförderung der Binnenschifffahrt in Deutschland von rund 46 % (einschließlich ehem. DDR) im Jahr 1990 auf nur noch rund 38 % im Jahr 2000 gefallen. Noch deutlicher wird die sinkende Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte (insbesondere im Vergleich zu den niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen) bei Betrachtung längerer Zeitreihen einzelner Wasserstraßengebiete. Am Oberrhein ist der Anteil der deutschen Schiffe an der Gesamtbeförderung im Güterverkehr kontinuierlich von rund 60 % im Jahr 1970 auf nur noch rd. 39 % im Jahr 2000 geschmolzen. Im selben Zeitraum erhöhte sich der Anteil der niederländischen Binnenschifffahrt von rund 16 % auf rund 44 %.

Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist dringend erforderlich, da andernfalls bereits jetzt bestehende Wettbewerbsverzerrungen (z. B. mit der niederländischen Binnenschifffahrt) durch den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE – Staaten) weiter verstärkt werden.

Auf dem Gebiet des Steuerrechts ist insbesondere eine Verbesserung der steuerlichen Behandlung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes erforderlich. Ein wichtiger Vorteil der niederländischen Binnenschifffahrt ist die steuerfreie Übertragung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes, wenn dieser zum Erwerb eines neuen Schiffes eingesetzt wird. Bis Ende 1998 war es auch in Deutschland möglich, den durch die Veräußerung eines Schiffes angefallenen Gewinn in Höhe von 50 % (vor 1990 noch 100 %) steuerneutral auf ein neu angeschafftes Schiff zu übertragen. Die Streichung der Schiffe als begünstigte Objekte in der Regelung des § 6b EStG durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 erweist sich inzwischen jedoch als ein entscheidendes Hindernis bei der notwendigen Modernisierung der Flotte und belastet damit die

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrt. Durch den Wegfall der Möglichkeit, den Gewinn aus der Veräußerung eines Schiffes steuerneutral auf ein Ersatzwirtschaftsgut zu übertragen, vermindert sich das für die Ersatzbeschaffung zur Verfügung stehende Kapital mit der Folge, dass die Neuinvestition deutlich erschwert wird. Zugleich zieht das zunehmende Alter des Flottenbestandes (wie z.B. durchschnittlich 52 Jahre für Motorgüterschiffe in der Trockenschifffahrt) in wachsendem Maße Reparaturaufwendungen nach sich und schränkt damit den Investitionsspielraum weiter ein. In steuerrechtlicher Hinsicht ist daher die Wiedereinführung der Möglichkeit einer steuerfreien Übertragung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes auf ein Ersatzwirtschaftsgut unerlässlich.

Der Binnenschiffsverkehr mit den MOE – Staaten wird durch bilaterale Verträge geregelt. Diese sehen u. a. vor, dass der Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und diesen Staaten hälftig geteilt wird und dass Kabotagefahrten unter Erlaubnisvorbehalt gestellt sind. Die bilateralen Verträge müssen zur Vermeidung von unzuträglichen Wettbewerbsverzerrungen auf absehbare Zeit erhalten bleiben. Für die Beitrittsländer muss dies auf alle Fälle bis zum Zeitpunkt des Beitritts gelten. Danach sind Übergangsvorschriften erforderlich, die sicherstellen, dass eine völlige Liberalisierung des Binnenschiffsverkehrs erst dann erfolgt, wenn annähernd gleiche Wettbewerbsbedingungen in technischer, sozialer und fiskalischer Hinsicht garantiert sind.

27.09.01

Beschluss
des Bundesrates

Entschießung des Bundesrates zur Förderung der Binnenschifffahrt
- Antrag des Landes Baden-Württemberg -

Der Bundesrat hat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 beschlossen, die
Entschießung nicht zu fassen.