

07.11.03

Beschluss

des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

Der Bundesrat hat in seiner 793. Sitzung am 7. November 2003 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

- I. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf:
- die Planungsverfahren für notwendige verkehrswasserbauliche Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen Donau, Elbe, Weser und Saale einzuleiten bzw. zum Abschluss zu bringen und alle erforderlichen Projekte zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und des Hochwasserschutzes wieder aufzunehmen,
 - die arteigenen Vorteile der Binnenschifffahrt, wie Mengenleistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit, bei der künftigen Aufgabenteilung der Verkehrsträger stärker zu berücksichtigen und die Investitionen des Bundes an Wasserstraßen unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und des Hochwasserschutzes beschäftigungswirksam fortzusetzen.
 - sich im Rahmen des bevorstehenden Beitritts von mittel- und osteuropäischen Ländern zur Europäischen Union auf ein deutliches Anwachsen der Güterverkehrsströme weiter vorzubereiten und den notwendigen Beitrag für ein effizientes Transeuropäisches Binnenwasserstraßennetz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu leisten,
 - im Einkommensteuergesetz die Möglichkeit einer steuerfreien Übertragung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes auf ein Ersatzwirtschaftsgut wieder einzuführen.

II. Der Bundesrat sieht Handlungsbedarf vor allem bei folgenden Schwerpunkten:

1. Ökologische Wirkungen der wasserbaulichen Maßnahmen

Die bisherigen fachwissenschaftlichen Bewertungen des Extremhochwassers im letzten Jahr zeigen, dass die zurückliegenden strombaulichen Projekte an Donau, Elbe, Weser und Saale mit den sie begleitenden Ersatzmaßnahmen keine Verschärfung der Hochwassersituation bewirkt haben.

Durch das gezielte Zusammenwirken von Verkehrswasserbau und Hochwasserschutz können in Zukunft auch Entschärfungen derartiger Situationen bewirkt werden. Von daher sollten alle notwendigen Maßnahmen, die den ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Mittelwasserbett sicherstellen und die Schiffbarkeit erhalten, wieder aufgenommen werden.

Die ökologisch behutsame Sicherung der Schifffahrtsverhältnisse und des Naturraumes muss erklärtes Ziel der Unterhaltungsmaßnahmen sein. Bühnen-, Deckwerks- und Fahrrinnenunterhaltungen haben im Einklang mit der Ökologie so zu erfolgen, dass hiervon keine nachteiligen Folgen ausgehen.

Nach diesen Grundsätzen sollte die Bundesregierung unverzüglich prüfen, wie künftige Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange durchzuführen sind.

Die Wasserstraßen brauchen für ihre Entwicklung vor allem im Niedrigwasserbereich verlässliche, bessere und durchgehend gleichwertige Fahrrinntiefen, um der Schifffahrt über einen möglichst langen Zeitraum im Jahr noch wirtschaftliche Abladetiefen zu sichern.

2. Einflussnahme auf das ungleiche Wachstum der Verkehrsträger

Für eine tragfähige Mobilität sind die Kapazitäten aller Verkehrsträger unabdingbar. Die weitere Konzentration des Verkehrswachstums auf der Straße allein wird bald nicht mehr zu bewältigen sein.

Die Stärkung der Alternativen zum nach wie vor schneller wachsenden Straßengüterverkehr kann nur erreicht werden, wenn ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße durch die Verkehrspolitik umgesetzt wird. Durch logistische Maßnahmen sollten alle Verkehrsträger weitgehend in integrierte Transportketten eingebunden werden, um so die arteigenen Vorteile jedes Einzelnen für die Leistungserbringung besser nutzen zu können.

Donau, Elbe, Weser und Saale sind Schifffahrtswege mit Jahrhunderte langer Tradition. Die Kapazitätsreserven des Verkehrssystems Wasserstraße-Binnenflotte-Häfen können bei der Bewältigung des Güterverkehrszuwachses der nächsten Jahre nur erfolgreich erschlossen werden, wenn sie für die verladende Wirtschaft weitgehend über das Jahr mit stabilen Schifffahrtsverhältnissen kalkulierbarer werden.

Die Länder sind hierbei mit der finanziellen Förderung der Binnenhäfen in erheblichem Maße in Vorlage getreten und erwarten nun, dass der Bund bei den Investitionen für die Wasserstraßeninfrastruktur nachzieht.

Das Leistungsspektrum der mehr als 100 öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland hat sich in den letzten zehn Jahren zunehmend gewandelt. Die Entwicklung zu Transport-Logistik-Standorten stellt einen maßgeblichen Innovationsfaktor für die Belebung der Binnenschifffahrt dar. Im Rahmen der Förderung von Terminals des kombinierten Verkehrs durch die Bundesregierung entfalteten sich viele Binnenhäfen zu trimodalen Schnittstellen des Güterverkehrs.

Der Transport von Containern mit Binnenschiffen, insbesondere von den Seehäfen zu den bedeutenden Wirtschaftszentren des Hinterlandes und umgekehrt, hat sich als zukunftssträchtiger Wachstumsmarkt erwiesen. Bereits heute sind die Zuwachsraten überdurchschnittlich.

Deshalb müssen die Hinterlandanbindungen der Seehäfen über die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und des Hochwasserschutzes nicht nur den bestehenden, sondern auch den Verkehrsbeziehungen der nächsten Jahre gerecht werden. Die weitere Vernetzung der Wasserstraßen ermöglicht neben der Entlastung der Straßen einen effizienten und kostengünstigen Schiffstransport bis weit in das Landesinnere und zum Teil über die Grenzen Deutschlands hinaus.

3. Einbindung in vorrangige Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur - auch bei der Binnenschifffahrt - in Deutschland entspricht nur in Teilen den Anforderungen für ein erweitertes Europa. Deshalb ist die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Bundesländer im Hinblick auf die Erweiterung der Europäischen Union als auch den Wettbewerb mit den Mitgliedstaaten unbedingt erforderlich.

Auch für das deutsche Wasserstraßennetz mit den Flüssen wie Rhein, Donau, Weser und Elbe sowie den Schifffahrtskanälen wird bezweckt, einen auf Dauer leistungsfähigen Güterverkehr unter möglichst umweltverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten sowie alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren.

Von der Bundesregierung wird erwartet, dass sie der Ausgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterhin große Bedeutung beimisst und sich bei der Prioritätensetzung an den TEN-Leitlinien orientiert und dies in dem neuen Bundesverkehrswegeplan im Interesse des Verkehrssystems Wasserstraße-Binnenflotte-Häfen entsprechend zum Ausdruck bringt.

4. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen ist gegenüber ausländischen Unternehmen stark eingeschränkt. Ein entscheidender Nachteil für das deutsche Gewerbe ergibt sich nach dem zweiten Zwischenbericht des Gutachtens "Potenziale und Zukunft der

deutschen Binnenschifffahrt" vom 11. April 2003, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellt wird, durch die unterschiedliche Behandlung von Veräußerungsgewinnen aus Binnenschiffsverkäufen. So ist es in den Niederlanden bis heute möglich, Veräußerungsgewinne aus dem Verkauf eines Schiffes in eine steuerfreie Rücklage für den Erwerb eines neuen Schiffes einzustellen. Auch in Deutschland war es bis zum Jahr 1999 möglich, steuerneutral eine Reinvestitionsrücklage zu bilden. Die Streichung der Schiffe als begünstigte Objekte in der Regelung des § 6b EStG durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 erweist sich inzwischen als entscheidendes Hindernis bei der notwendigen Modernisierung der Flotte und belastet damit in außerordentlichem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt.

Mit einer Wiedereinführung der ursprünglich möglichen Bildung einer Reinvestitionsrücklage würden Anreize geschaffen werden, zusätzliche Investitionen in modernere, leistungsfähigere und umweltfreundlichere Binnenschiffe zu tätigen. Das im Vergleich zu ausländischen Binnenschifffahrts-Flotten erheblich höhere Durchschnittsalter der Schiffe könnte dadurch gesenkt und damit die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen konkurrenzfähiger werden.