

Antrag

der Abg. Helmut Göschel u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Verkehrsministeriums

Situation der Partikulierer in der Binnenschifffahrt

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

zu berichten,

1. wie hoch die nominelle Frachtkapazität der in Baden-Württemberg registrierten Partikulierer (Selbständige Schiffseigentümer in der Binnenschifffahrt) 1990 war und gegenwärtig ist;
2. wie hoch 1990 und 1993 der durchschnittliche Auslastungsgrad dieser Frachtkapazität war;
3. wie sich die Erlössituation der Partikulierer seit der völligen Freigabe der innerdeutschen Frachttarife zum 1. Januar 1994 entwickelt hat;
4. ob ihr die ruinöse Wettbewerbssituation bekannt ist, der die mittelständischen Partikulierer dadurch ausgesetzt sind, daß etwa die niederländische Binnenschifffahrt nach wie vor subventioniert und kostenentlastet fährt und deshalb Frachtleistung regelmäßig günstiger anbieten kann;
5. welche der in Baden-Württemberg vorgesehenen Güterverkehrszentren den Umschlag Schiff/Schiene und Schiff/Straße ermöglichen werden;
6. welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, der Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Güterverkehr der Bahn AG sowie dem Güterverkehr auf der Straße und dem Güterverkehr auf dem Wasser entgegenzuwirken;

7. ob sie angesichts des Umstands, daß zum Beispiel die Niederlande für die Kinder der Binnenschiffer und Binnenschifferinnen staatliche Schulinter-nate unterhalten, bereit ist, den Zuschuß des Landes zur Internatsunter-bringung von bislang 10 DM/Tag auf 40 DM/Tag heraufzusetzen bzw. in einer Bundesratsinitiative darauf hinzuwirken, daß die Internatskosten steuerlich absetzbar werden;
8. ob sie die Auffassung teilt, daß den mittelständischen Partikulierern unter verkehrspolitischen und ökologischen Gesichtspunkten eine hohe Bedeu-tung zukommt, die es gebietet, ihre Existenzgrundlage durch die Gestaltung entsprechender Rahmenbedingungen zu sichern.

15. 02. 94

Göschel, Teßmer, Eberhard Lorenz, Carla Bregenzer,
Gustav-Adolf Haas, Schöffler SPD

Begründung

Die Bedingungen für die mittelständischen Partikulierer sind durch die Öff-nung des europäischen Marktes erheblich erschwert worden, bis hin zur Exi-stenzgefährdung vieler (Familien)Betriebe. Nachdem die Binnenschifffahrt als eine der effizientesten und umweltverträglichsten Transportformen unstrittig ist, bedarf es politischer Anstrengung, um ihr neben der Schiene und mit Prio-rität vor der Straße die Zukunft zu sichern.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 16. August 1994 Nr. 26 — 3833.2/1 nimmt das Verkehrs-ministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Ministerium für Kultus und Sport und dem Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Entwicklung der Frachtkapazität der Güterschiffe, die im Eigentum von in Baden-Württemberg registrierten Partikulierern standen, läßt sich aus der nachstehenden Tabelle ersehen.

Partikulierer in Baden-Württemberg	1990	1991	1992	1993	1994 (Stand 7. Juni 1994)
Anzahl Güterschiffe	141	109	109	106	105
Frachtkapazität in t	200 031	160 085	160 085	143 387	138 925

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Zu 2.:

Der durchschnittliche Auslastungsgrad der in Ziffer 1 genannten Schiffe wird nicht erhoben. Einen Anhaltspunkt bietet jedoch die durchschnittliche Auslastung der Frachtkapazität der in den Häfen und Umschlagstellen Baden-Württembergs angekommenen und abgegangenen Güterschiffe. Diese betrug 1990 35,8 % und 1993 30,8 %.

Zu 3.:

Über die Erlössituation der Partikulierer in der Binnenschifffahrt werden keine Statistiken geführt.

Nach einer Mitteilung des Binnenschifffahrtsgewerbes sind 1994 im innerdeutschen Verkehr Befrachtungsverträge abgeschlossen worden, die bis zu 60 % unter den Preisen des Vorjahres lagen. Viele Partikulierer sind nach diesen Angaben allerdings sowohl im innerstaatlichen wie im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, so daß sich der durchschnittliche Frachtratenrückgang 1994 gegenüber 1993 auf zirka 30 % bis 40 % belaufen wird.

Zu 4.:

Der Landesregierung ist bekannt, daß sich die niederländischen Binnenschiffer gegenüber den deutschen Partikulierern bei einer Vielzahl von Kostenbestandteilen im sozialen, fiskalischen und technischen Bereich sowie im Bereich der Marktordnung wettbewerblich besser stellen. Die Vorteile im steuerlichen und sozialen Bereich gelten allerdings nicht nur für die Binnenschifffahrt, sondern für alle mittelständischen Unternehmen der Niederlande. Um die Summe der Wettbewerbsvorteile zu quantifizieren hat das Bundesministerium für Verkehr ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Zu 5.:

Das im Entwurf des Generalverkehrsplans dargestellte Güterverkehrskonzept sieht in den Ballungsräumen an zentralen Standorten in Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Lahr/Offenburg/Kehl, Ulm, Heilbronn und Basel/Weil die Errichtung von Güterverkehrszentren vor. Mit Ausnahme von Ulm sind die Standorte so gewählt, daß immer ein Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Schiff und Straße erfolgen kann. Die Häfen Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn und Basel/Weil verfügen über Gleisanschlüsse, so daß heute bereits ein Umschlag auch vom Binnenschiff auf die Schiene möglich ist. Das Güterverkehrskonzept sieht vor, diese Infrastruktur um Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs so zu ergänzen, daß dort, wo dies heute noch nicht möglich ist, auch Container und Wechselbehälter im Hafen oder in unmittelbarer Nähe zu den Häfen umgeschlagen werden können. Die Landesregierung wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten die kommunalen Planungsträger bei der Umsetzung dieser Konzeption unterstützen.

Zu 6.:

Soweit Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsmitteln Binnenschiff und Lkw festzustellen sind, lassen sich diese vorwiegend darauf zurückführen, da die vom Straßengüterverkehr verursachten externen Kosten (Umweltkosten) diesem Verkehrsträger nicht angelastet werden. Der Eingang dieser Kosten in die Preisgestaltung ist ein wesentlicher Bestandteil einer „Integrativen Verkehrspolitik“ (siehe Ziffer 8). Die Landesregierung setzt sich daher für eine sachgerechte Finanzierung des Verkehrs ein. So muß sich das Abgaben- und Gebührensystem stärker als bisher an der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, den erzielbaren Vorteilen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer und der Be- und Entlastung der Umwelt orientieren.

Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Binnenschiff und der Eisenbahn hatten in der Vergangenheit häufig ihre Ursache darin, daß sich die Deutsche Bundesbahn nicht wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen verhalten

hat. Mit der Zusammenführung der deutschen Bahnen in eine Deutsche Bahn AG wurde nunmehr die Voraussetzung dafür geschaffen, daß sich der Verkehrsträger Schiene in der Preisgestaltung wie ein privatwirtschaftlich geführter Betrieb verhält, der langfristig Vollkostendeckung braucht und nicht nur mit Deckungsbeiträgen auskommen kann. Die Bundesregierung hat dafür Sorge zu tragen, daß die im Eigentum des Bundes stehende Bahn nicht mit betriebswirtschaftlich unhaltbaren Preisangeboten in den Verkehrsmarkt eintritt.

Zu 7.:

a) Zuschuß des Landes zur Internatsunterbringung

Die Zuschüsse des Landes für in Heimen untergebrachte Kinder von Binnenschiffern sind eine freiwillige Leistung des Landes und werden im Rahmen der im Staatshaushaltsplan verfügbaren Mittel ohne Rechtsanspruch gewährt. Eine Erhöhung dieser Zuwendung ist derzeit aufgrund der angespannten Staatshaushaltssituation des Landes nicht möglich.

b) Steuerliche Absetzbarkeit von Internatskosten

Die Landesregierung verkennt nicht die Schwierigkeiten, die bei der Erziehung und Ausbildung der Kinder von Partikulieren in der Binnenschifffahrt auftreten können. Steuerrechtliche Sonderregelungen sind jedoch kein geeigneter Weg, das Problem zu lösen. Eine steuerliche Sonderregelung für eine Berufsgruppe würde unweigerlich dazu führen, daß auch andere Gruppen und Steuerpflichtige unter Hinweis auf den Gleichheitsgrundsatz ähnliche Vergünstigungen fordern würden. Auch bei Familien, bei denen beide Elternteile berufstätig sind oder sein müssen, gibt es gleichartige Probleme.

Die Verankerung von Sonderregelungen im Steuerrecht und das Bestreben, jeder Besonderheit des Einzelfalls gerecht zu werden, hat im deutschen Steuerrecht zu einer Regelungsvielfalt und Kompliziertheit geführt, die nicht mehr hingenommen werden kann. Die von allen gewünschte und geforderte gerechte Besteuerung kann nur durch ein einfacheres Steuerrecht gesichert werden. Den entsprechenden Bestrebungen des Bundes und der Länder würde eine Bundesratsinitiative zur steuerlichen Absetzbarkeit von Internatskosten zuwiderlaufen. Sie wäre von vornherein zum Scheitern verurteilt; insbesondere auch deshalb, da das Ziel einer Vereinfachung des Steuerrechts bei der Ausbildungsförderung im Ansatz schon erreicht ist. So werden mit den Ausbildungsfreibeträgen alle durch die Berufsausbildung entstandenen Kosten pauschal abgegolten.

Steuerpflichtige, denen Aufwendungen für die Berufsausbildung eines Kindes entstehen, für das sie einen Kinderfreibetrag erhalten, können für jedes in Betracht kommende Kind einen Ausbildungsfreibetrag gemäß § 33 a Abs. 2 des Einkommensteuergesetzes (EStG) beantragen. Zu den Aufwendungen für die Berufsausbildung zählen auch die Kosten für eine Internatsunterbringung. Die Höhe des Ausbildungsfreibetrages richtet sich nach dem Alter des Kindes und danach, ob das Kind im Haushalt des Steuerpflichtigen oder auswärts untergebracht ist. Zusätzlich wird die Höhe des Ausbildungsfreibetrages durch eigene Einkünfte und Bezüge des Kindes beeinflusst, soweit diese 3 600 DM im Kalenderjahr übersteigen. Die Partikulieren in der Binnenschifffahrt erhalten danach bei auswärtiger Internatsunterbringung ihrer Kinder im Regelfall einen Ausbildungsfreibetrag in Höhe von 1 800 bzw. 4 200 DM (bei Nichtvollendung bzw. Vollendung des 18. Lebensjahres des Kindes).

Zu 8.:

Das Ziel der Verkehrspolitik der Landesregierung ist es, die zum Teil unterschiedlichen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Anforderungen an die Mobilität in ein umfassendes Gesamtkonzept so zu integrieren, daß der Verkehr unter anderem ökonomisch effizient und ökologisch verträglich abgewickelt werden kann. In diesem Ansatz kommt der Binnenschifffahrt, die mit einem Anteil von rund einem Fünftel des nationalen Fernverkehrs wesentlich zur Bewältigung des Transportaufkommens in Deutschland beiträgt, eine tragende Rolle zu. Allein in den Häfen und Umschlagstellen von Baden-Württemberg wurden 1993 zirka 42 Millionen t Binnenschiffsgüter umgeschlagen. Bis zum Jahr 2010 wird eine Erhöhung des Transportaufkommens auf 77 Millionen t erwartet. Dabei zeichnen sich insbesondere im Bereich der Entsorgung, der Schwer- und Gefahrgutlogistik sowie der Werkstofflogistik Wachstumsmärkte ab, deren Erschließung durch die Bereitstellung von modernen Infrastruktureinrichtungen unterstützt werden muß.

Mit der Binnenschifffahrt steht dabei der Wirtschaft ein Verkehrsträger zur Verfügung, der im Verhältnis zu seiner Transportleistung sowohl im Vergleich zum Straßengüterverkehr als auch zum Eisenbahnverkehr den geringsten Energieverbrauch und den niedrigsten Emissionsausstoß hat. Bei einer Einbeziehung der externen Umweltkosten in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung ist die Binnenschifffahrt somit gegenüber ihren Konkurrenten im Vorteil. Sie ist zudem der sicherste Verkehrsträger, so daß schon jetzt ein großer Teil des Gefahrgutaufkommens über das Schiff abgewickelt wird. Die Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs auf das Schiff ist daher für die Verwirklichung des von der Landesregierung gesetzten Leitbildes einer umweltgerechten Mobilität unentbehrlich.

Die Wasserstraßen sind die Verkehrsträger, die dank der vorhandenen Kapazitätsreserven ohne Probleme die prognostizierten Zuwachsraten im Güterverkehr bewältigen können. So hat bezogen auf das Jahr 1989 der Oberrhein noch eine freie Kapazität von 100 %, der Neckar von 60 % und der Main von 175 %. Mit einem verstärkten Einsatz der Binnenschifffahrt kann damit nicht nur das vorhandene Potential beim Schiffsraum und bei den Wasserstraßen besser ausgenutzt werden, sondern vor allem auch kapazitätsbedingte Zeit- und Reibungsverluste bei den anderen Verkehrsträgern vermieden werden.

Die Abwicklung des insgesamt steigenden Güterverkehrs in den Städten und Regionen kann durch eine entsprechende planerische Einbeziehung der Schifffahrt zum Beispiel durch den Ausbau von Häfen zu Güterverkehrszentren erleichtert werden. Nur durch eine derartige Optimierung der Auslastung aller Verkehrsträger kann letztlich auf Dauer die bedarfsorientierte, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Gütertransport zur Verfügung gestellt werden, die zur Sicherung des Standorts Baden-Württemberg erforderlich ist.

Eine große Zahl der Schiffstransporte auf den Wasserstraßen werden von den Partikulieren durchgeführt. Sie bieten als mittelständische Unternehmen die Gewähr für eine flexible Bereitstellung der notwendigen Transportdienstleistungen. Die oben skizzierte Verkehrspolitik der Landesregierung läßt sich letztlich nur umsetzen, wenn sie sich auch in Zukunft auf dem Verkehrsmarkt behaupten können.

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen hat daher das Land Baden-Württemberg mit den anderen betroffenen Bundesländern die Bundesregierung aufgefordert, durch Beseitigung der vorhandenen Überkapazitäten, die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und durch übergangsweise sichernde Maßnahmen national und in der Europäischen Union für eine Verbesserung der Situation der Binnenschifffahrt Sorge zu tragen. Mit der Ankündigung der Bundesregierung für die laufende Abwrackaktion des Binnenschiffahrtsgewerbes den deutschen Anteil in Höhe von 20 Millionen DM bei entsprechender Beteiligung von Belgien, Frankreich und den Niederlanden und der gemeinsamen Initiative dieser Binnenschiffahrtsländer auf Ebene der Europäischen Union für die Einleitung einer neuen Abwrackaktion mit einer Verschärfung der „Alt-für-Neu-Regelung“, nach der für jede neu in Dienst ge-

stellte Transportkapazität nicht mehr die einfache sondern die 1,5fache alte Kapazität vernichtet werden soll, sind die ersten Schritte zur Existenzsicherung eingeleitet worden.

Neben der Verbesserung der administrativen Rahmenbedingungen ist die stetige Anpassung der Infrastruktur an die technologische Entwicklung als Basis für eine auf Dauer angelegte Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt unverzichtbar. So wird der kombinierte Verkehr und damit auch der Schiffs-transport von hochwertigen Gütern in Containern auf dem Rhein weiter zunehmen. Die Landesregierung ist daher grundsätzlich bereit, für einen Ausbau der öffentlichen Binnenhäfen in Baden-Württemberg zu modernen Logistikzentren Investitionshilfen zu gewähren und der derzeit noch nicht wirtschaftlich durchzuführenden Linienschifffahrt mit Containern auf dem Neckar die ihr mögliche Hilfestellung zur baldigen Verwirklichung zu geben.

Schaufler
Verkehrsminister

