

**28.10.03****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Uzu **Punkt ...** der 793. Sitzung des Bundesrates am 7. November 2003

---

Entschließung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

- Antrag des Landes Sachsen-Anhalt -

A.

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und

der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung nach Maßgabe folgender Änderungen zu fassen:

1. Zu Abschnitt I 1. und 2. Tired

(U)

In Abschnitt I sind das erste und zweite Tired wie folgt zu fassen:

(bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 2)

- "- 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."

...

(noch Ziffer 1)

Folgeänderungen:

- a) Abschnitt II Nr. 2 ist wie folgt zu ändern:
  - aa) Im dritten Absatz ist in Satz 1 nach dem Wort "Elbe" das Wort ", Weser" einzufügen.
  - bb) Im siebenten Absatz sind in Satz 1 nach dem Wort "Wasserstraße" die Wörter "unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und des Hochwasserschutzes" einzufügen.
- b) In Abschnitt II Nr. 3 Abs. 3 ist in Satz 1 nach dem Wort "Donau" das Wort ", Weser" einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Weser zählt zu den bedeutenden Bundeswasserstraßen im nordwestdeutschen Verkehrsraum mit wichtiger Zubringerfunktion zum Mittellandkanal.

Die weiteren beantragten Anpassungen dienen der Klarstellung und sollen deutlicher herausstellen, dass der Hochwasserschutz und die ökologischen Belange bei allen Maßnahmen an Flüssen gleichbedeutend zu berücksichtigen sind.

Weiterhin wird auf eine abschließende Aufzählung von Vorhaben an Wasserstraßen verzichtet, da die Entschließung alle notwendigen Maßnahmen des Bundes umfassen soll.

- (Vk entfällt bei Annahme von Ziffer 1)
- 2. Zum Entschließungstext insgesamt

Der Entschließungstext ist wie folgt zu ändern:

- a) In Abschnitt I 1. Tired und Abschnitt II Nr. 2 Abs. 3 Satz 1 ist jeweils nach den Wörtern "Donau, Elbe" das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen und sind jeweils nach dem Wort "Saale" die Wörter "und Weser" einzufügen.
- b) In Abschnitt II Nr. 3 Abs. 3 ist jeweils nach den Wörtern "Rhein, Donau" das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen und sind nach dem Wort "Elbe" die Wörter "und Weser" einzufügen.

(Vk) 3. Zu Abschnitt I 4. Tired - neu -:

Abschnitt I ist wie folgt zu ändern:

- a) Im 3. Tired ist nach den Wörtern „zu leisten“ der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.
- b) Folgendes Tired ist anzufügen:

„- im Einkommensteuergesetz die Möglichkeit einer steuerfreien Übertragung des Gewinns aus der Veräußerung eines Schiffes auf ein Ersatzwirtschaftsgut wieder einzuführen.“

Folgeänderung:

Dem Abschnitt II ist folgende Nummer 4 anzufügen:

'4. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen 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 Binnenschiffahrt“ 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 Binnenschiffahrt.

(noch Ziffer 3)

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 Binnenschiffahrts-Flotten erheblich höhere Durchschnittsalter der Schiffe könnte dadurch gesenkt und damit die deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen konkurrenzfähiger werden.'

(U) 4. Zu Abschnitt II Nr. 1 Abs. 1 Satz 1

In Abschnitt II Nr. 1 Abs. 1 Satz 1 sind nach dem Wort "Projekte" die Wörter "an Donau, Elbe, Weser und Saale" einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

Die in Abschnitt II Nr. 1 Satz 1 genannte Bewertung trifft auf den Rhein nicht zu.

Durch den Staustufenbau am südlichen Oberrhein haben sich die Hochwasserabflüsse unterhalb der Staustufen deutlich erhöht, wie mit mathematischen Hochwasserablaufmodellen nachgewiesen wurde.

Die Entschließung bedarf daher einer Konkretisierung in örtlicher Hinsicht.

(U) 5. Zu Abschnitt II Nr. 2 und Nr. 3

Abschnitt II ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 Abs. 4 sind die Sätze 2 und 3 zu streichen.
- b) In Nummer 3 ist der zweite Absatz zu streichen.

(noch Ziffer 5)

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Zu a):

Diese Sätze behandeln das finanzielle Engagement der Elbeanliegerländer Sachsen-Anhalt und Sachsen sowie privater Investoren. Mit dem Entschließungsantrag sollen die Chancen der Binnenschifffahrt generell und nicht nur die der Elbe verbessert werden. Insofern gehören diese Sätze nicht in den Entschließungstext und könnten allenfalls ein Beispiel einer Begründung sein.

Zu b):

Der Hinweis auf den Unionsvertrag ist in diesem Zusammenhang überflüssig. Die Sätze des 2. Absatzes enthalten Hinweise auf den Ausbau von Wasserstraßen, wohingegen mit der Empfehlung unter I 1. eine Beschränkung auf notwendige verkehrswasserbauliche Maßnahmen unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und des Hochwasserschutzes vorgenommen wurde. Insofern ist diese Streichung eine Folgeänderung.