

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/8438 –**

Förderprogramm Binnenschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode eine Vielzahl von Förder- und Unterstützungsprogrammen für die Modernisierung und Erneuerung der deutschen Binnenschifffahrtsflotte auf den Weg gebracht (u. a. Öffnung des § 6b Einkommensteuergesetzes, Programm abgasärmerer Motoren in der Binnenschifffahrt).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat außerdem ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aufgelegt, in dem der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern bis 2010 erprobt werden soll. Demgegenüber hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) bereits im Rahmen des ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm einen Förderschwerpunkt Binnenschiffe gestartet, mit dem u. a. durch Zinsverbilligungen die Anschaffung neuer, emissionsarmer und flussverträglicher Binnenschiffe gefördert werden soll.

Auch wenn die Programme teilweise positiv vom Markt aufgenommen wurden und wieder neue Binnenschiffe in Auftrag gegeben werden, ist der Durchbruch bisher ausgeblieben. Insbesondere gibt es einen Widerspruch in dem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des BMVBS und des Förderprogrammes des BMU.

Bereits im Handlungskonzept des Forums für Binnenschifffahrt und Logistik wurde ein Maßnahmenpaket zur Flottenmodernisierung gefordert. Unter der Überschrift „Flottenmodernisierung“ wird dort die Notwendigkeit hervorgehoben, zur Erweiterung und Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen, sich an den Konditionen der Gründerförderung der Mittelstandsbank zu orientieren und diese für die Binnenschifffahrt mit entsprechenden Kreditsummen und längeren Laufzeiten zu modifizieren. Dieses Instrumentarium sollte auf bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmen ausgedehnt werden.

Nach wie vor ist festzustellen, dass zwischen der Eigenkapitalbasis vieler Binnenschifffahrtsunternehmen und der Eigenkapitalanforderung der Banken eine große Lücke klafft. Zusätzliche und wünschenswerte Investitionen in Umweltschutzmaßnahmen werden nur dann vorgenommen, wenn die Voraussetzungen für eine grundlegende Investition vorhanden sind, also für Neubau,

Kauf eines jüngeren Schiffes oder Umbau eines vorhandenen. Ein Programm, das ergänzend zu § 6b des Einkommensteuergesetzes (EStG) die Eigenkapitalsituation mittelständischer Binnenschiffahrtsunternehmen verbessert, fehlt jedoch.

1. Wie viele dieser Anträge für den Förderschwerpunkt Binnenschiffe im ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm des BMU sind warum positiv beschieden worden, und wie viele sind warum negativ beschieden worden?

Es wurden insgesamt 6 Anträge zur Finanzierung des Baus neuer Binnenschiffe bei der KfW-Bankengruppe gestellt; davon konnte ein Antrag durch die KfW positiv beschieden werden, da das vorgeschlagene Projekt die Voraussetzungen für eine Förderung insbesondere auch im Hinblick auf die Umwelanforderungen (Abgasgrenzwerte, Flussverträglichkeit) erfüllt. Fünf weitere Anträge wurden von den Antragstellern wieder zurückgezogen, nachdem sie nach Beratungsgesprächen der KfW nicht bereit waren, in entsprechende, am Markt verfügbare Abgasreinigungstechnik zur Erfüllung der vorgegebenen Abgaswerte zu investieren und somit die Fördervoraussetzungen nicht erfüllt hätten.

2. Plant die Bundesregierung eine Verlängerung des Förderschwerpunktes Binnenschiffe über das Jahr 2008 hinaus, und wenn nein, warum nicht?

Über eine Fortführung und die weitere Ausgestaltung des ERP-Förderschwerpunktes wird die Bundesregierung im Lichte der bisherigen Erfahrungen im Herbst dieses Jahres entscheiden.

3. Ist die Bundesregierung bereit, den Förderschwerpunkt Binnenschiffe dahingehend auszuweiten, dass alternativ zu den als Fördervoraussetzung geforderten niedrigeren Abgaswerten und der Flussverträglichkeit andere umweltgerechte Investitionen (z. B. Doppelhülle) getätigt werden können, und wenn nein, warum nicht?

Im ERP-Förderschwerpunkt werden Tankschiffe nur mit Doppelhülle gefördert.

4. Trifft es zu, dass es derzeit keine serienmäßige Rußpartikelfilter für Antriebsmaschinen sowie Motoren mit Grenzwerten, die den Voraussetzungen des Förderschwerpunktes entsprechen, der Größenordnung wie sie für Binnenschiffe benötigt werden, am Markt gibt, und wenn doch, welche Firmen sind der Bundesregierung als Anbieter bekannt?

Der Markt ist zwar nicht durch Serienfertigung, sondern durch maßgeschneiderte Einzelfertigungen geprägt, die speziell auf die Erfordernisse in neuen oder alten Schiffen ausgelegt sind. Jedoch sind sowohl entsprechende Motoren als auch Abgasnachbehandlungssysteme am Markt vorhanden. Der Bundesregierung sind Anbieter bekannt. Von der Nennung einzelner Unternehmen wird aus Wettbewerbsgründen abgesehen.

5. Warum hat das BMVBS ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aufgelegt, in dem der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern bis 2010 erprobt werden soll?

Die Bundesregierung unterstützt ausdrücklich – wie bei anderen Verkehrsträgern auch – die Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Binnenschiffahrtsbereich.

Partikelfilter sind für eine Anwendung im Bereich der Binnenschifffahrt noch nicht erprobt. Das Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (F&E-Vorhaben) soll dazu dienen, zu prüfen, unter welchen Bedingungen Partikelfilter in der Binnenschifffahrt einsetzbar sind.

6. Wie teuer ist nach Kenntnis der Bundesregierung die individuelle Herstellung eines Rußpartikelfilters für Hauptantriebsmaschinen von Großmotor-Güterschiffen, und wie viel Prozent der Anschaffungskosten werden durch das Förderprogramm des BMU getragen?

Im Rahmen des F&E-Vorhabens „Test von Partikelfiltern für den Einsatz in der Binnenschifffahrt“ haben Hersteller eine Preisspanne von 60 bis 130 Euro/kW für den Dieselpartikelfilter angegeben.

Grundlage für die Bemessung eines ERP-Darlehens aus dem o. a. Förderungsschwerpunkt sind die gesamten Anschaffungskosten für ein Schiff. Der ERP-Kredit kann höchstens 50 Prozent bzw. bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) 75 Prozent der Kosten betragen und darf dabei den nach dem EU-Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen vorgegebenen maximalen Beihilfewert nicht übersteigen.

7. Trifft es zu, dass die Beispiele, die das BMU anführt, die „Futura Carrier“ und die „Futura Tanker“, nicht mit echten Rußpartikelfiltern, sondern mit Filtern nach dem katalytischen Verfahren ausgestattet sind und dass die betreffenden Antriebsmaschinen erheblich schwächer sind, als die normalen Antriebsmaschinen der Großmotor-Güterschiffe?

Beide Schiffe sind bedarfsgerecht motorisiert. In beiden genannten Projekten werden geschlossene Filter verwendet. Sie verfügen über einen massebezogenen Partikelrückhaltegrad von über 90 Prozent und bezogen auf die Partikelzahl von über 99 Prozent.

8. Wie viele Hauptmotoren auf wie vielen Schiffen sind bislang durch das Programm zur Förderung abgasarmer Motoren gefördert worden?

60 Hauptmotoren auf 50 Binnenschiffen sind bislang durch das Motorenförderprogramm bezuschusst worden.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Investition in einen neuen Motor in vielen Fällen deshalb keinen Sinn macht, weil das Schiff zu alt ist und eine grundsätzliche Modernisierung zunächst die Grundlage für Investitionen in Umweltschutzmaßnahmen bilden müsste?

Ja

10. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Änderung des § 6b EStG Binnenschiffen nicht hilft, deren zu ersetzende Altschiffe gegenüber ihrem Buchwert keinen auskömmlichen Marktwert mehr haben (z. B. Einhüllen-Tankschiffe), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Erkenntnis?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass die Regelung des § 6b des Einkommensteuergesetzes (EStG) nur dann greift, wenn beim Verkauf eines Schiffes noch stille Reserven bestehen.

11. Wird die Bundesregierung die einzelnen Förderprogramme besser auf einander abstimmen, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

12. Wie viel Prozent der tatsächlichen Anschaffungs- und Umrüstkosten beim Erwerb einer Hauptantriebsmaschine sind durch die Zuschüsse des Motorenförderprogramms durchschnittlich abgedeckt?

Nach den Erkenntnissen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West betragen die Zuschüsse des Motorenförderprogramms durchschnittlich ca. 15 Prozent der Anschaffungs- und Umrüstkosten einer Hauptantriebsmaschine.

13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Zuschüsse des Motorenförderprogramms geeignet sind, einen Unternehmer zu veranlassen, vorzeitig in einen neuen Motor zu investieren, und wie begründet Sie ihre Auffassung?

Ja. Die positive Entwicklung der Antragszahlen zeigt, dass die Unternehmer das Motorenförderprogramm verstärkt in Anspruch nehmen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, Schiffskaufverträge bei einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu erfassen und auszuwerten, um ähnlich den Gutachterausschüssen für Immobilien in den Kommunen Anhaltspunkte für die Werthaltigkeit zu erhalten?

Die o. a. Forderung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

15. Wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Forderung aus dem Handlungskonzept des Forums Binnenschifffahrt und Logistik nach Erweiterung und Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen nach dem Vorbild der Konditionen für Gründerförderung auch für bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmer umgesetzt oder alternativ ein eigenes Investitionsprogramm für die Binnenschifffahrt geschaffen wird?

Die Bundesregierung bezieht das Handlungskonzept des Forums Binnenschifffahrt bei ihren Überlegungen zu den weiteren Arbeiten mit ein.

16. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass beim ERP-Unternehmerkredit dafür Sorge getragen wird, dass die Unternehmer adäquat zur niederländischen Staatsgarantie gefördert werden, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Binnenschifffahrtsunternehmen werden wie alle anderen Unternehmen im Programm „KfW-Unternehmerkredit“ berücksichtigt und haben die Möglichkeit, die 50-prozentige Haftungsfreistellung nach den bestehenden Regeln zu nutzen.