

## **Antrag**

**der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Schadstoffemissionen und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Antriebstechnik für Personen- und Güterschiffe die Landesregierung als die umweltverträglichste ansieht und wie sie in dieser Hinsicht den Einsatz von Elektromotoren und Liquefied Natural Gas (LNG) (u. a. mit Blick auf die Klimakrise) bewertet;
2. ob sie Kenntnisse darüber hat, wie hoch der Anteil an Schiffen mit Elektromotoren und Liquefied Natural Gas in der baden-württembergischen Binnenschifffahrt ist;
3. ob sie Kenntnis darüber hat, ob es in den Binnenhäfen in Baden-Württemberg möglich ist, Liquefied Natural Gas zu tanken;
4. wie sie den Nutzen alternativer Antriebsstoffe für Schiffe mit Blick auf die Schadstoffbelastung in Ballungsgebieten bewertet;
5. wie die Landesregierung die Einführung nach Schadstoffklassen gestaffelter Schifffahrtsgebühren bewerten würde, damit schadstoffarme Schiffe mit geringeren Gebühren belastet werden als Schiffe mit hohem Schadstoffausstoß;
6. ob ihr bekannt ist, ob die Bundesregierung plant, in der Schifffahrt unterschiedliche Abgaben je nach Abgastechnik zu fordern;
7. welche Antriebstechnik die Binnenschiffe der landeseigenen Reederei Schwaben nutzen;

8. ob es bei der Reederei Schwaben Bestrebungen gibt, ihre Flotte im Sinne eines möglichst geringen Schadstoffausstoßes zu optimieren, z. B. mit Elektromotoren oder Liquefied Natural Gas;
9. falls Ziffer 6 zutrifft, ob die Reederei Schwaben das Motorenförderprogramm oder das Förderprogramm für Liquefied Natural Gas in der Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums in Anspruch genommen hat oder in Anspruch nehmen wird, um ihre bisherigen Motoren umzurüsten;
10. ob ihr bekannt ist, dass deutsche Binnenschiffer beim Verkauf und Kauf ihrer Schiffe steuerlich schlechter gestellt werden als ihre europäischen Mitbewerber und wenn ja, in welcher Form;
11. inwiefern hierdurch möglicherweise die Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrtsflotte behindert wird;
12. ob sie auf die Bundesregierung einwirken wird, die von ihr angedachte Abschaffung der Schifffahrtsgebühren tatsächlich umzusetzen.

05.07.2019

Marwein, Renkonen, Katzenstein, Hentschel,  
Lede Abal, Niemann, Zimmer GRÜNE

#### Begründung

Die meisten Binnenschiffe fahren mit Schiffsdiesel. Dabei stoßen sie mehr Stickoxide pro Tonne Ladung aus als Lkw. Dies könnte man mit Katalysatoren auf bis zu ein Zehntel der derzeitigen Stickoxidmenge reduzieren.

Eine ebenfalls sehr starke Reduktion des Schadstoffausstoßes kann durch die Nutzung von Liquefied Natural Gas (LNG) als Schiffsantriebsstoff erreicht werden: Der Ausstoß von Schwefeloxiden könnte um bis zu 99 Prozent reduziert werden, der von Stickstoffoxiden um 90 Prozent und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 20 Prozent. Auf der Ostsee wird dies bereits eingesetzt, auf dem Bodensee wird dies durch die Stadtwerke Konstanz ebenfalls vorbereitet.

Seit 2015 gibt es ein Motorenförderprogramm des Bundes, mit welchem 40 Prozent bis maximal 70 Prozent der Kosten für einen schadstoffärmeren Motor gefördert werden. Die hierfür bereitgestellten Mittel werden jedoch regelmäßig nicht in gewünschtem Umfang abgerufen. Auch für die Umrüstung von Schiffen auf LNG-Antrieb gibt es ein Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums.

Ab 2019 gelten in der EU für die Neuzulassung von Schiffsmotoren strengere Auflagen bezüglich des Schadstoffausstoßes. Für bereits bestehende Schiffe gilt dies jedoch nicht. Deshalb sind für diese Schiffe weitere Anreize nötig, um auch dort die Umrüstung auf schadstoffärmere Antriebstechniken voranzutreiben. Besonders im Angesicht der Klimakrise und der starken Verschmutzung der Luft in städtischen Regionen ist dies von hoher Bedeutung.

Hierzu müssen nach Ansicht der Antragsteller u. a. mögliche Wettbewerbsnachteile für Binnenschifferinnen und Binnenschiffer beseitigt werden.

**Stellungnahme\*)**

Mit Schreiben vom 8. August 2019 Nr. 3-382/1912 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Antriebstechnik für Personen- und Güterschiffe die Landesregierung als die umweltverträglichste ansieht und wie sie in dieser Hinsicht den Einsatz von Elektromotoren und Liquefied Natural Gas (LNG) (u. a. mit Blick auf die Klimakrise) bewertet;*

Personen- und Güterschiffe haben aufgrund der großen Massen physikalisch einen hohen Energiebedarf. Deshalb sind für diesen Verkehrsträger Kraftstoffe und Antriebsarten mit hohen spezifischen Energieinhalten erforderlich. Nach dem derzeitigen Stand der Technik zeichnet sich ab, dass Liquefied Natural Gas (LNG) die aussichtsreichste Technologie für Schiffsantriebe darstellt und im Vergleich zu Erdölkraftstoffen deutlich umweltfreundlicher ist. Der Einsatz von Elektromotoren mit Batterien in der Schifffahrt kommt nachzeitigem Entwicklungsstand nur auf kurzen Strecken und kleineren Schiffen in Betracht. Die Weiterentwicklung der Wasserstoffwirtschaft und der Brennstoffzelle könnte in der Zukunft weitere Einsatzzwecke in der Schifffahrt ermöglichen.

*2. ob sie Kenntnisse darüber hat, wie hoch der Anteil an Schiffen mit Elektromotoren und Liquefied Natural Gas in der baden-württembergischen Binnenschifffahrt ist;*

Auf dem Bodensee fahren etwa 2,5 % der kennzeichnungspflichtigen Sportschiffe mit Elektroantrieben. Die erste Fähre mit LNG-Antrieb für die Relation Konstanz-Meersburg befindet sich aktuell in der Fertigstellung.

Der Landesregierung liegen keine statistischen Erhebungen über die Motoren der Güterbinnenschiffe vor, die auf den Bundeswasserstraßen (Rhein und Neckar) in Baden-Württemberg fahren.

Die Zahl der Güterschiffe mit LNG-Antrieb, die regelmäßig den Rhein befahren, bewegt sich jedoch im unteren einstelligen Bereich. Laut Auskunft des Hafens Mannheim legen 3 Motortankschiffe mit LNG Antrieb regelmäßig im Mannheimer Hafen an. Es finden je nach Pegelstand 1 bis 3 LNG-Bunkerungen im Monat statt.

Der Landesregierung sind bisher keine Güterschiffe mit Elektroantrieb in Baden-Württemberg bekannt.

*3. ob sie Kenntnis darüber hat, ob es in den Binnenhäfen in Baden-Württemberg möglich ist, Liquefied Natural Gas zu tanken;*

Es besteht seit 2013 im Hafen Mannheim die Möglichkeit, Schiffe per Tankwagen mit LNG zu betanken. Verhandlungen laufen aktuell zur Installierung einer stationären Anlage, über die sowohl Lkw's als auch Schiffe betankt werden können.

*4. wie sie den Nutzen alternativer Antriebsstoffe für Schiffe mit Blick auf die Schadstoffbelastung in Ballungsgebieten bewertet;*

Die Ursachenanalysen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) zeigen, dass die Immissionssituation an den Messstellen mit Grenzwertüberschreitungen lediglich zwischen 3 % und 16 % von der Quellgruppe Industrie, Offroad-Verkehr und sonstige technische Einrichtungen bestimmt werden. Hier-

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

von entfällt in Abhängigkeit von der Entfernung von bedeutenden Wasserstraßen lediglich ein Bruchteil auf den Beitrag des Schiffsverkehrs. Damit belegen die Analysen die geringe Bedeutung des Schiffsverkehrs auf die Luftqualität in Ballungsräumen und an den Messstationen mit Grenzwertüberschreitungen. Die Beiträge des Straßenverkehrs belaufen sich hingegen auf 54 % bis 78 %. Dieser gilt folglich richtigerweise als Hauptverursacher der Belastungen mit Stickstoffdioxid.

Der Einsatz alternativer Antriebsstoffe kann, sofern hieraus eine Reduktion der Stickstoffdioxid-Emissionen aus dem Schiffsverkehr resultiert, dennoch zur weiteren Verbesserung der Luftschadstoffbelastung beitragen. Nach dem aktuellen Emissionskataster der LUBW belaufen sich die Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen des Schiffsverkehrs in Baden-Württemberg (ohne Bodenseeschifffahrt) auf 3.581 Tonnen. Das entspricht rund 1,6 % der NO<sub>x</sub>-Gesamtemissionen und rund 7 % der NO<sub>x</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor. Eine Reduktion der Emissionen aus dem Schiffsverkehr ist im Blick auf die wünschenswerte Verringerung der gesundheitlichen Belastung durch Luftschadstoffe vor diesem Hintergrund und trotz der geringen Bedeutung des Schiffsverkehrs in den Ballungsräumen in Baden-Württemberg dennoch zu begrüßen.

*5. wie die Landesregierung die Einführung nach Schadstoffklassen gestaffelter Schifffahrtsgebühren bewerten würde, damit schadstoffarme Schiffe mit geringeren Gebühren belastet werden als Schiffe mit hohem Schadstoffausstoß;*

*6. ob ihr bekannt ist, ob die Bundesregierung plant, in der Schifffahrt unterschiedliche Abgaben je nach Abgastechnik zu fordern;*

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das BMVI hat zum Beginn des Jahres 2019 die Schifffahrtsgebühren auf den deutschen Bundeswasserstraßen nahezu vollständig abgeschafft. Ausgenommen sind lediglich der Nord-Ostsee-Kanal und – aufgrund eines internationalen Abkommens mit Frankreich und Luxemburg – die Mosel. Um die Abschaffung der Schifffahrtsgebühren auch auf der Mosel zu erreichen, ist das BMVI in Verhandlungen mit Frankreich und Luxemburg eingetreten.

Der Landesregierung liegen keine Pläne des Bundes vor, die Schifffahrtsgebühren wieder einzuführen, auch nicht gestaffelt nach Abgastechnik.

*7. welche Antriebstechnik die Binnenschiffe der landeseigenen Reederei Schwaben nutzen;*

Die Binnenschiffe der Reederei Schwaben nutzen ausschließlich Diesel-Antriebstechniken unterschiedlicher Hersteller und Schadstoffklassen. Gebunkert wird ausschließlich schwefelarmer Tankstellendiesel.

*8. ob es bei der Reederei Schwaben Bestrebungen gibt, ihre Flotte im Sinne eines möglichst geringen Schadstoffausstoßes zu optimieren, z. B. mit Elektromotoren oder Liquefied Natural Gas;*

Die Reederei Schwaben ist immer bestrebt, ihre Flotte im Sinne eines möglichst geringen Schadstoffausstoßes zu optimieren. Dies geschieht immer dann, wenn Antriebsaggregate aufgrund ihres technischen Zustandes ausgetauscht werden müssen. Selbstverständlich werden als Ersatz nur emissionsarme Diesel-Aggregate eingebaut, die der aktuellen Abgasgesetzgebung entsprechen und als förderfähig gelten.

Inwieweit ein Binnenschiff ausschließlich mit Elektromotoren betrieben werden kann, wird derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts in den Niederlanden erprobt. Es fehlen in der Breite aber noch die praktischen Erfahrungen, um abschätzen zu können, ob und mit welchem finanziellen und infrastrukturellen Aufwand dieses Pilotprojekt auch auf einzelne Belange der Reederei Schwaben übertragen werden könnte.

Die vorhandenen Binnenschiffe der Reederei Schwaben mit Gasmotoren um- bzw. auszurüsten, ist derzeit aus technischer Sicht und aufgrund des Alters der Schiffe nicht möglich. Hierzu wäre ein Schiffsneubau erforderlich, der aber aus wirtschaftlichen Gründen auch mittelfristig nicht geplant ist.

*9. falls Ziffer 6 zutrifft, ob die Reederei Schwaben das Motorenförderprogramm oder das Förderprogramm für Liquefied Natural Gas in der Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums in Anspruch genommen hat oder in Anspruch nehmen wird, um ihre bisherigen Motoren umzurüsten;*

Die Reederei Schwaben GmbH nimmt das Motorenförderprogramm des Bundesverkehrsministeriums bei Neumotorisierungen regelmäßig in Anspruch.

*10. ob ihr bekannt ist, dass deutsche Binnenschiffer beim Verkauf und Kauf ihrer Schiffe steuerlich schlechter gestellt werden als ihre europäischen Mitbewerber und wenn ja, in welcher Form;*

*11. inwiefern hierdurch möglicherweise die Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrtsflotte behindert wird;*

Die Beantwortung der Fragen 10 und 11 erfolgt wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam:

Sofern bei der Veräußerung eines Wirtschaftsguts der Veräußerungserlös den Buchwert übersteigt, mithin sog. „stille Reserven“ realisiert werden, entsteht ein grundsätzlich steuerpflichtiger Veräußerungsgewinn. Für Binnenschiffe besteht jedoch eine Sonderregelung. Denn nach § 6b Abs. 1 des Einkommensteuergesetzes (EStG) kann der Gewinn aus der Veräußerung von Binnenschiffen, die mindestens sechs Jahre ununterbrochen zum Anlagevermögen einer inländischen Betriebsstätte eines bilanzierenden Unternehmers gehört haben, auf die Anschaffungs- oder Herstellungskosten eines durch den Unternehmer im selben Jahr oder im Vorjahr angeschafften oder hergestellten Binnenschiffes übertragen werden – die Veräußerung führt dann nicht zu einer Ertragsteuerbelastung. § 6b EStG ist nach § 8 Abs. 1 des Körperschaftsteuergesetzes (KStG) auch für Binnenschiffer anwendbar, die ihr Unternehmen in der Rechtsform einer Körperschaft betreiben (i. d. R. Gesellschaft mit beschränkter Haftung – GmbH). Sollte das als Ersatz beschaffte Binnenschiff erst in einem späteren Jahr angeschafft oder hergestellt werden, kann der Gewinn aus der Veräußerung des Binnenschiffes im Veräußerungsjahr nach § 6b Abs. 3 S. 1 EStG in eine den steuerlichen Gewinn mindernde Rücklage eingestellt werden – auch in diesem Falle entsteht im Rahmen der Veräußerung keine Ertragsteuerbelastung. Die Rücklage nach § 6b EStG kann dann steuerneutral auf die Anschaffungs- oder Herstellungskosten eines innerhalb der folgenden vier Jahre angeschafften oder hergestellten Binnenschiffes übertragen werden. Die Vorschrift bewirkt im Ergebnis, dass die stillen Reserven auf das angeschaffte oder hergestellte Binnenschiff übertragen werden können. § 6b EStG wirkt über § 7 des Gewerbesteuergesetzes (GewStG) auch auf den Gewerbeertrag – eine Gewerbesteuer ergibt sich damit aufgrund des nach § 6b EStG begünstigten Veräußerungsgewinnes regelmäßig nicht. Nach § 6c EStG gilt das Vorstehende auch für Unternehmer, die ihren Gewinn per Einnahmenüberschussrechnung ermitteln.

Eine ertragsteuerliche Schlechterstellung inländischer Binnenschiffer gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern beim Verkauf und Kauf ihrer Schiffe wird daher nicht gesehen. Es liegen ebenfalls keine Erkenntnisse hinsichtlich einer umsatzsteuerlichen Schlechterstellung inländischer Binnenschiffer gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern beim Verkauf und Kauf ihrer Schiffe vor.

*12. ob sie auf die Bundesregierung einwirken wird, die von ihr angedachte Abschaffung der Schifffahrtsgebühren tatsächlich umzusetzen.*

Nach Kenntnis der Landesregierung werden die Schifffahrtsgebühren mit Ausnahme der in der Antwort auf die Fragen 5 und 6 genannten Fälle seit Januar 2019 nicht mehr erhoben.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor