

DRV-Stellungnahme

zum Referentenentwurf des BMJV einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Lade- und Löschzeitenverordnung (BinSchLV)

Grundsätzliches

Die dem Deutschen Raiffeisenverband e.V. (DRV) angeschlossenen genossenschaftlichen Unternehmen lassen jährlich mehrere Millionen Tonnen an Gütern mit Binnenschiffen befördern. Der DRV hält grundsätzlich eine dispositiv anwendbare Grundlage für die Bemessung der einzuhaltenden Fristen und der Liegegelder für sinnvoll, weist jedoch darauf hin, dass die konkreten Eckwerte sich in der Agrarwirtschaft i.d.R. nicht in den Frachtverträgen widerspiegeln.

Die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Änderungen einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Lade- und Löschzeitenverordnung führen zu einer wesentlich höheren Kostensteigerung für die Verlader als dem angestrebten Inflationsausgleich von 58 Prozent. Entgegen der Begründung zum Referentenentwurf entstünde ein Anspruch auf Liegegeld bei den vorgesehenen Lade- und Löschzeiten nicht nur, wenn es zu unerwarteten Verzögerungen kommt, bei Agrartransporten würde Liegegeld vielmehr zum Regelfall.

Das Liegegeld für ein beispielhaftes Schiff mit einer Ladung von 1.250 Tonnen, das nach 30 Stunden gelöscht ist, beträgt nach bisheriger Rechtslage 187,50 Euro, gemäß dem vorliegenden Entwurf wären es 1.500 Euro.

Dieser deutliche Kostenanstieg würde zu einer fallweise verstärkten Prüfung des Transportmediums Binnenschiff führen und hätte eine tendenzielle Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zur Folge. Dies konterkariert unsere Bemühungen, in verstärktem Maße Gütertransport von der Straße auf das Binnengewässer zu bringen. Wir lehnen das Ausmaß der vorgesehenen Änderungen deshalb ab.

Zu Nummer 1 (Änderung von § 2 Absatz 1 Satz 1)

Gegenwärtig beträgt die Lade- und Löschzeit eine Stunde pro 45 Tonnen Rohgewicht. Der Wert gilt seit 1999 unverändert. Moderne Ausrüstung erlaubt es zwar, Güter deutlich schneller ein- und auszuladen, allerdings sind die meisten kleineren Anlagen nicht auf diesem Stand. Die im Referentenentwurf angestrebten 80 Tonnen sind insbesondere für kleinere Anlagen nicht erreichbar.

Wir schlagen deshalb eine Lade- und Löschzeit von einer Stunde pro 70 Tonnen Rohgewicht vor, allerdings verbunden mit einem Zeitsockel von 24 Stunden für Ladungen bis 1.100 Tonnen. Dieser Zeitsockel entspricht in etwa der bisherigen Regelung.

Artikel 1 Nummer 1 der vorgesehenen Änderungsverordnung lautet damit:

1. § 2 Absatz 1 wird durch folgenden Absatz ersetzt:

(1) Die Ladezeit beträgt 24 Stunden für 1.100 Tonnen Rohgewicht der für ein Schiff bestimmten Sendung zuzüglich einer weiteren Stunde für jeweils 70 Tonnen. Als ein Schiff im Sinne von Satz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

Zu Nummer 2 (Änderung von § 4 Absatz 1)

Die in § 4 Absatz 1 geregelte Höhe des Liegegelds gilt seit November 1999 unverändert. Die vorgesehene Erhöhung von 0,05 auf 0,08 Euro je Tonne Tragfähigkeit (bis zu 1 500 Tonnen) bzw. erhöhtem Sockelbetrag plus 0,03 (anstatt von 0,02) Euro je Tonne Tragfähigkeit halten wir deshalb für nachvollziehbar und vertretbar, unter der Voraussetzung, dass Nummer 1 gemäß unserem Vorschlag geändert wird. Sie berücksichtigt die erhebliche Geldentwertung der vergangenen gut 26 Jahre. Auch hier der Hinweis, dass die tatsächlichen Vereinbarungen in der Praxis deutlich von den hier genannten Werten abweichen.

* * *

Über den DRV

Der DRV vertritt die Interessen der genossenschaftlich orientierten Unternehmen der deutschen Agrar- und Ernährungswirtschaft. Als wichtiges Glied der Wertschöpfungskette Lebensmittel erzielen die 1.599 DRV-Mitgliedsunternehmen in der Erzeugung, im Handel und in der Verarbeitung von pflanzlichen und tierischen Erzeugnissen mit rund 104.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Umsatz von 77,8 Milliarden Euro. Landwirte, Gärtner und Winzer sind die Mitglieder und damit Eigentümer der Genossenschaften.