

Änderung der nuklearen NATO-Ersteinsatzoptionen, flexible response und Vorneverteidigung gegen Verwässerungsversuche aus den Reihen der CDU/DA und der Liberalen behauptet?

Alle diese Fragen harren einer konkreten Antwort, und sie ist nicht allein den Abgeordneten dieses Hauses zu geben, sondern allen Bürgern der DDR und der internationalen Öffentlichkeit. Danke schön.

(Beifall)

Stellvertreter der Präsidentin Frau Dr. Niederkirchner:

Danke schön. Meine Damen und Herren! Die Aktuelle Stunde ist damit beendet. Wir haben diese Aktuelle Stunde heute etwas in der Zeit überzogen. Das lag daran, daß ich doch mehreren Rednern die Möglichkeit gegeben habe, über ihre fünf Minuten hinaus in Anbetracht der Wichtigkeit zu reden. In Anbetracht der Wichtigkeit hat das Präsidium das zugelassen. Ich bitte aber künftig, auf die Einhaltung der Redezeit bei der Aktuellen Stunde von jeweils fünf Minuten entsprechend unserer Geschäftsordnung zu achten.

Ich rufe nun den Tagesordnungspunkt 3 auf:

Antrag des Ministerrates Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (1. Lesung) (Drucksache Nr. 135).

Das Wort zur Begründung des Gesetzentwurfes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr hat der Parlamentarische Staatssekretär des Ministeriums für Verkehr, Herr Abgeordneter Manfred Dott. Bitte.

Dott, Parlamentarischer Staatssekretär im Ministerium für Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich weiß, wie das ist mit einem umfassenden Gesetzeswerk und möchte deshalb einige Hintergrundinformationen geben, damit wir uns hier noch in die Situation und in das einfinden können, was wir hier heute zu verabschieden haben.

Die Binnenschifffahrt, das sind bei uns 47 private Binnenschifffahrtsunternehmen, Kleinbetriebe, Familienunternehmen, ein Schiff je Betrieb mit durchschnittlich 300 t Tragfähigkeit.

Schiffahrtsbetriebe sind zum zweiten die Kapitalgesellschaft Deutsche Binnenreederei GmbH, vormals VEB Binnenreederei, rund 1100 Güterschiffe, darunter ca. 950 besatzungslose Schubprahme, Gesamttragfähigkeit 550 000 t, rund 170 Schubschiffe und Motorgüterschiffe, etwa 2000 Beschäftigte. Sie sehen, hier sind die Proportionen noch sehr stark zugunsten der Deutschen Binnenreederei GmbH verschoben. Der hier notwendige Prozeß der Förderung eines Mittelstandes ist sehr kompliziert. Erschwerend wirkt hier der hohe Kapitaleinsatz. Ein Motorgüterschiff kostete im letzten Jahr ca. 7 Mio M, ein Schubschiff 2 Mio M, ein Schubprahm 0,5 Mio M. Zur Unterstützung dieses Prozesses wird gegenwärtig geprüft, inwieweit mit Einbeziehung der Treuhandgesellschaft Möglichkeiten erschlossen werden können, privaten Interessenten Schiffsraum der Deutschen Binnenreederei GmbH in Pacht oder ähnlichem zu überlassen.

Die Binnenschifffahrt soll nicht zuletzt auch aus ökologischen Gründen gefördert werden; denn es besteht bei der Beförderung der Güter auf den Binnenwasserwegen eine sehr geringe Umweltbelastung. Des weiteren: geringster spezifischer Energieaufwand, des weiteren: günstigstes Verhältnis von Nutzlast und Totlast, geringer spezifischer Arbeitskräftebedarf. Aber wir dürfen auch nicht davon ausgehen, daß wir die Binnenschifffahrt ins Unermeßliche steigern können; denn es gibt auch natürliche Nachteile, z. B. fehlende Wasserstraßenanschlüsse wichtiger Industriegebiete wie Rostock, mitteldeutsches Industriegebiet, zweitens zeitweilige witterungsbedingte Behinderungen, z. B. Wasserstand, Hochwasser, Eis, Nebel. Die geringe Transportgeschwindigkeit ist nur bedingt nachteilig. Sie spielt z. B. keine Rolle beim Transport von Massengütern, die in festen Relationen kontinuierlich abgefahren werden.

Meine Damen und Herren! Mit der Inkraftsetzung des Ver-

trages über die Schaffung einer Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik und der damit verbundenen Durchsetzung der Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft - ich nenne hier nur die Freiheit des Gewerbes, der Niederlassung und des Vertrages - besteht auf dem Gebiet des gewerblichen Gütertransportes auf dem Wasserweg das Erfordernis, gleiche wirtschaftlich-rechtliche Voraussetzungen zu schaffen, wie sie seit langem in der Bundesrepublik Anwendung finden und dort zu einem hohen Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamttransport geführt haben.

Die Binnenschifffahrt hat auf Grund ihrer spezifischen Vorteile, wie hohe Umweltverträglichkeit, niedriger Energieaufwand, geringer Arbeitskräftebedarf, auch künftig gute Voraussetzungen, eine wichtige Rolle im Verkehrssystem einzunehmen. Bisher hat die Binnenschifffahrt in der DDR mit einem jährlichen Gütertransport von 19 bis 20 Mio t einen Anteil von ca. 2 % am Gesamtgütertransport. Trotz dieses geringen Anteils ist sie dennoch in bestimmten Regionen bzw. Verkehrsrelationen und besonders im Massengütertransport von sehr großer Bedeutung. Salopp gesagt, verdanken Sie, liebe anwesende Abgeordnete, das Warmwasser hier im Hause auch den Binnenschiffen, denn diese übernehmen den Transport des Brennstoffs für das Kraftwerk Klingenberg auf der letzten Wegstrecke.

An den Leistungen der Binnenschifffahrt hatten bisher zu jeweils 5 % in der DDR ansässige private und im Charter gebundene ausländische Schiffseigner Anteil. Rund 90 % wurden von der jetzigen Deutschen Binnenreederei GmbH realisiert. Dieser hohe Konzentrationsgrad auf einen Betrieb ist der früheren Entwicklung in der DDR geschuldet. Das verantworten wir nicht.

Als erster Schritt zur Gleichbehandlung aller Binnenschifffahrtbetreibenden wird seit Anfang 1990 das bisherige Befrachtungsmonopol der Deutschen Binnenreederei GmbH nicht mehr angewendet. Mit dem vom Hohen Haus bereits beschlossenen Gewerbegesetz wurden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, Reglementierungen in der Ausübung des Binnenschifffahrtsgewerbes zu beseitigen.

Mit dem von einer gemeinsamen Expertengruppe des Bundesministeriums für Verkehr und des Ministeriums für Verkehr der DDR ausgearbeiteten Entwurf des Gesetzes zur Inkraftsetzung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr der Bundesrepublik Deutschland in der Deutschen Demokratischen Republik werden die zur vollen Einführung der sozialen Marktwirtschaft erforderlichen Regelungen entsprechend den bewährten Erfahrungen der Bundesrepublik übernommen. Das betrifft vor allem die Sicherung des freien Wettbewerbs, z. B. im § 1 und im § 31 a, die Einbeziehung der Verbände der Schifffahrt und der Verlager in Entscheidungen, insbesondere zu den Frachttentgelten und dem Interessenausgleich zwischen den Schiffseignern, z. B. sichtbar in den §§ 3, 4 und 27 b. Außerdem erhält mit der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes der Anfang 1990 gegründete und unter Schirmherrschaft der Industrie- und Handelskammer Potsdam stehende Verband der privaten Schiffseigner der DDR eine hohe Bedeutung.

Eine Reihe von Bestimmungen des Bundesgesetzes bedarf auf Grund gegenwärtig fehlender Voraussetzungen spezifischer Anpassungsregelungen für eine Übergangszeit. Die Aufgaben der Frachtausschüsse werden vorläufig vom Minister für Verkehr wahrgenommen. Ursachen dafür sind die zur Zeit noch fehlenden Voraussetzungen für die Konstituierung der Gruppe der Verlager im Ausschuß aus Vertretern der Verbände der Industrie, des Handels und der anderen Bereiche.

Bis zur Wirksamkeit der neuen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen per 1.1.1991 übernimmt der Minister für Verkehr deren Befugnisse. Die Bildung eines Länderausschusses wird nach der Länderbildung entschieden.

Die in § 7 des Gesetzes festgeschriebene Kabotageregelung sichert der Binnenschifffahrt der DDR im Binnenverkehr die Übernahme des von der Wirtschaft angebotenen Gutes. Zu dieser Regelung besteht Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr.

Auf die Anwendung der §§ 11 bis 20 des Bundesgesetzes kann