

verzichtet werden, weil die dort genannten Schiffbetriebsverbände in den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt eingetragen sind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Gesetz bildet die Grundlage für die Durchsetzung der sozialen Marktwirtschaft in der Binnenschifffahrt der DDR, und seine Anwendung schafft gute Bedingungen für den Übergang in ein künftig geeintes Deutschland.

In diesem Sinne bitte ich Sie zum vorliegenden Gesetzentwurf um Ihre Zustimmung. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Vereinzelt Beifall bei CDU/DA)

Stellvertreter der Präsidentin Frau Dr. Niederkirchner:

Danke schön, Herr Staatssekretär. Ich eröffne die Aussprache, die im Präsidium vereinbarte Redezeit beträgt bis zu drei Minuten. Es liegen zwei Wortmeldungen vor. Das Wort hat von der Fraktion der PDS der Abgeordnete Günter Bergt.

Bergt für die Fraktion der PDS:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Fraktion der PDS tritt dafür ein, die Binnenschifffahrt der DDR schnell und reibungslos in die soziale Marktwirtschaft zu integrieren. Sie kann ein breites Betätigungsfeld mittelständischer Unternehmen werden und damit Arbeitsplätze sichern helfen. Daher befürworten wir alle Schritte und Initiativen, die diesem Wirtschaftszweig echte Wettbewerbschancen ermöglichen und marktkonforme Strukturen entwickeln helfen.

In dieser Begründung haben wir mit Herrn Staatssekretär Übereinstimmung. Jedoch der vorliegende Gesetzentwurf dient unseres Erachtens noch keinesfalls diesem Anliegen.

Unsere Haupteinwände konzentrieren sich auf folgende Punkte:

Erstens: Die vorliegende Fassung spiegelt vor allem in dem § 3 Absätzen 2 und 3, §§ 5 und 7 ein nicht überwundenes Zentralismussyndrom aus vergangenen Zeiten der Kommandowirtschaft wider.

Hier sind Aufgaben für den Minister festgeschrieben, die unter marktwirtschaftlichen Bedingungen auch schon in der Übergangsphase entweder der Markt selbst übernimmt oder die mit ihm unmittelbar verknüpften Strukturen, z. B. bei den Preisvereinbarungen bzw. Entgeltfestlegungen.

Notwendig wäre gewesen, im Gesetz die sofortige Schaffung und die unverzügliche Aufnahme von Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Frachenausschüssen zu verankern einschließlich der Fristensetzung, bis wann dies zu geschehen hat.

Gegenüber Schifffahrtsaufsichtsorganen, die unabhängig arbeiten müssen, hat der Minister für Verkehr keinerlei Befugnisse. Also kann er sie auch nicht mit der Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen, wie in § 3 Abs. 2 geschrieben, beauftragen.

Unverständlich ist, warum in § 4 geschrieben, die §§ 11 bis 20 der Binnenschiffverkehrsvorschriften der BRD keine Anwendung finden, zugleich aber versäumt wird, Aussagen zu diesen in diesen Paragraphen verankerten Sachfragen, wie die Bildung von Schifferbetriebsverbänden in der DDR, zu treffen, zumal der Herr Staatssekretär angeführt hat, wieviel private Binnenschiffer in unserer Republik gegenwärtig vorhanden sind.

Zweitens: Für die Partei des Demokratischen Sozialismus sind die Bestimmungen des § 7 auch in der Übergangsphase für die Wirkung des Gesetzes, nämlich bis 31. 12., nicht zu akzeptieren, da hier die Gefahr besteht, der Binnenschifffahrt der DDR keine Wettbewerbschance oder Überlebensmöglichkeit einzuräumen.

Bereits jetzt sind die Kapazitäten der Binnenschiffe nur noch zu 50 % ausgelastet und damit Arbeitsplätze gefährdet. Die Möglichkeit der Kabotage durch Ministerentscheid, d. h. der Erbringung von Transportaufgaben durch Nicht-DDR-Schiffe, die darüber hinaus auch nicht im Register der DDR eingetragen sind und damit keine Steuern an den Staatshaushalt abführen würden, öffnet Dumping-Preisen anderer Schiffseigner aus der

BRD, der CSFR oder Polens Tür und Tor.

(Vereinzelt Beifall bei PDS)

Wir schlagen deshalb ein generelles Verbot der Kabotage für die Geltungsdauer dieses Gesetzes vor, und der § 7 sollte dahingehend geändert werden, daß die Beförderung von Gütern zwischen Lade- und Löschplätzen auf dem Gebiet der DDR ausschließlich Schiffen anvertraut wird, die in das Schiffsregister der DDR eingetragen sind.

Wir fordern daher aus den genannten Gründen eine sachkundige Überarbeitung des Entwurfs des Gesetzes in dem zuständigen Ausschuß. Danke.

(Beifall bei der PDS)

Stellvertreter der Präsidentin Frau Dr. Niederkirchner:

Danke schön. Für die Fraktion der CDU/DA hat der Abgeordnete Norbert Otto das Wort.

Otto für die Fraktion CDU/DA:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Den folgenden Beitrag darf ich auch im Namen meiner Fachkollegen aus der SPD, DSU und Bündnis 90/Grüne abgeben.

Werte Abgeordnete! Ein effektives Wirtschaftssystem setzt einen gut funktionierenden Fluß von Waren und Rohstoffen voraus. Dazu benötigen wir gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsnetze. Und genau da sehen wir erhebliche Probleme hier in unserem Land. Das Straßennetz sowie das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn sind in einem bedauernswerten Zustand, eine Leistungssteigerung auf diesen Trassen kaum möglich. Darüber hinaus verfügt unser Land über ein derzeit funktionsfähiges Wasserstraßennetz von 1675 km Länge.

Auf den Flüssen und Kanälen unseres Landes werden jährlich 400 000 t Güter transportiert. Dieser Anteil erscheint uns viel zu gering, auch deswegen, weil der Gütertransport auf den Wasserstraßen mit den geringsten Umweltbelastungen verbunden ist. Der Energieeinsatz zwischen Schiffs- und Autotransport steht in einem Verhältnis bei gleichem Transportvolumen von 1:7. Daraus läßt sich ermesen, was wir hier an Umweltbelastung beim Gütertransport auf der Straße bringen.

Wir meinen deshalb, daß der Binnenschifffahrtsverkehr durch gezielte steuerliche Maßnahmen sowie durch Investitionen aus öffentlicher und privater Hand gefördert werden muß. Es gilt aber auch, daß die Binnenschiffe unseres Landes Zeit und Möglichkeit bekommen, daß sie sich auf die Marktwirtschaft auch auf den Wasserstraßen einstellen können. Diesbezüglich ist der vorgelegte Entwurf des Einführungsgesetzes verbesserungsbedürftig. Wir bestätigen deshalb die Überweisung in die Ausschüsse. Vielen Dank.

-• (Vereinzelt Beifall bei CDU/DA)

Stellvertreter der Präsidentin Frau Dr. Niederkirchner:

Danke schön. Die Aussprache ist damit abgeschlossen. Das Präsidium schlägt vor, diesen Gesetzentwurf über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr, verzeichnet auf der Drucksache Nr. 135, an den Verkehrsausschuß zu überweisen. Wer mit diesem Überweisungsvorschlag einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke. Gegenstimmen? - Keine. Stimmenthaltungen? - Auch keine. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

Meine Damen und Herren! Wir unterbrechen jetzt die heutige Sitzung, um die geplante Anhörung durchzuführen. Der Herr Abgeordnete Höppner gibt Ihnen die Modalitäten dafür bekannt. Wir setzen dann die Sitzung heute gegen 12.00 Uhr fort.

Stellvertreter der Präsidentin Dr. Höppner:

Meine Damen und Herren! Ich möchte Sie an die Geschäftsordnung erinnern, die wir gestern in Kraft gesetzt haben. In dieser Geschäftsordnung heißt es im § 49 unter der Überschrift „Öffentliche Anhörungen“:

„Zur Information über einen Gegenstand seiner Beratung kann ein Ausschuß öffentliche Anhörungen“