

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Renate Blank, Dr. Dionys Jobst, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Dietrich Austermann, Horst Gibtnr, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Erler (Waldbrunn), Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt), Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

A. Problem

Die ordnungspolitischen Regeln in anderen EG-Mitgliedstaaten belasten den Wettbewerb zum Nachteil der deutschen Binnenschiffahrt. In den Niederlanden bestehen gesetzliche Bestimmungen über Liegegeld dem Grunde und der Höhe nach. Gleiche Regelungen gibt es auch in Belgien und der Schweiz.

B. Lösung

Um eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, enthält der Gesetzentwurf Regelungen über die Höhe von Liegegeldern in der Binnenschiffahrt sowie eine Ermächtigungsnorm, die es dem Bundesministerium für Verkehr gestattet, durch Rechtsverordnung das Liegegeld der allgemeinen Preisentwicklung anzupassen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden.

Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Das Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 31 wird folgender neuer § 32 eingefügt:

„§ 32

(1) Das Liegegeld beträgt für jeden Kalendertag bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit

	Trockenschiffahrt Deutsche Mark	Tankschiffahrt Deutsche Mark
bis 500 Eichtonnen	750	1 100
von 501 bis 1 000 Eichtonnen	1 200	2 500

Trockenschiffahrt Tankschiffahrt
Deutsche Mark Deutsche Mark

von 1 001 bis 1 500

Eichtonnen 1 400 3 500

je weitere angefangene 500 Eichtonnen erhöht sich das

Liegegeld um 150 450

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz das Liegegeld der allgemeinen Preisentwicklung anzupassen.“

2. In § 49 Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die Höhe des Liegegeldes bestimmt sich nach § 32.“

Bonn, den 10. November 1993

Dirk Fischer (Hamburg)

Renate Blank

Dr. Dionys Jobst

Peter Harry Carstensen
(Nordstrand)

Dietrich Austermann

Horst Gibtnier

Heinz-Günter Bargfrede

Dr. Wolf Bauer

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Georg Brunnhuber

Wolfgang Erler (Waldbrunn)

Claus-Peter Grotz

Rainer Haungs

Manfred Heise

Ernst Hinsken

Michael Jung (Limburg)

Klaus-Heiner Lehne

Theo Magin

Rudolf Meinel

Norbert Otto (Erfurt)

Helmut Rode (Wietzen)

Ferdi Tillmann

Anneliese Augustin

Renate Diemers

Dr. Karl H. Fell

Herbert Frankenhauser

Erich G. Fritz

Peter Götz

Elisabeth Grochtmann

Carl-Detlev Freiherr

von Hammerstein

Klaus-Jürgen Hedrich

Heinz-Adolf Hörsken

Josef Hollerith

Dr. Egon Jüttner

Dr. Harald Kahl

Dr.-Ing. Dietmar Kansy

Günter Klein (Bremen)

Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)

Thomas Kossendey

Dr. Immo Lieberoth

Editha Limbach

Wolfgang Lohmann

(Lüdenscheid)

Erich Maaß (Wilhelmshaven)

Dr. Dietrich Mahlo

Dr. Günther Müller

Alfons Müller (Wesseling)

Engelbert Nelle

Eduard Oswald

Dr. Gerhard Päselt

Erika Reinhardt

Werner Ringkamp

Kurt J. Rossmanith

Heribert Scharrenbroich

Michael von Schmude

Wilfried Seibel

Egon Susset

Wolfgang Vogt (Düren)

Benno Zierer

Wolfgang Zöllner

Dr. Wolfgang Schäuble,

Michael Glos und Fraktion

Ekkehard Gries

Horst Friedrich

Roland Kohn

Manfred Richter (Bremerhaven)

Dr. Klaus Röhl

Dr. Hermann Otto Solms

und Fraktion

Begründung

A. Allgemeine Begründung

In der Binnenschifffahrt hat der Frachtführer bei Überschreitung der gesetzlich festgelegten oder vereinbarten Lade- oder Löschzeiten gemäß § 30 Abs. 1, § 49 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes dem Grunde nach einen Anspruch auf Liegegeld. Das Liegegeld ist somit kein Bestandteil des Beförderungsentgeltes, sondern stellt einen eigenständigen gesetzlichen Schadenersatzanspruch dar.

Die Höhe des Liegegeldes war bis zum 31. Mai 1986 in § 32 des Binnenschifffahrtsgesetzes geregelt. Danach wurde die Höhe des Liegegeldes durch Ergänzung des § 21 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes den Aufgaben der Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt zugeordnet. Die dort gefaßten Beschlüsse über die Höhe des Liegegeldes wurden durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr für allgemeinverbindlich erklärt.

Mit dem Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes am 1. Januar 1994 wird das Binnenschiffsverkehrsgesetz aufgehoben, so daß ab diesem Zeitpunkt keine Regelung über die Höhe des Liegegeldes besteht.

Im Gegensatz hierzu sind in den Niederlanden gesetzliche Bestimmungen über Grund und Höhe des Liegegeldes im Jahr 1991 getroffen worden. Vergleichbare gesetzliche Regelungen gibt es in Belgien und der Schweiz.

Diese Tatsache verbunden mit der weiteren Praktizierung des Tour-de-Rôle-Systems (Frachtzuteilungs- und Frachtfestsetzungsverfahren) in den Niederlanden, Belgien und Frankreich belastet die deutsche Binnenschifffahrt nachteilig.

Es erscheint daher unbedingt geboten, in das Binnenschifffahrtsgesetz Grunddaten über die Höhe eines dispositiven Liegegeldes — wie in der Vergangenheit bis zum 31. Mai 1986 vorhanden — aufzunehmen. Außerdem sollte das Bundesministerium für Verkehr durch eine entsprechende gesetzliche Ermächtigung berechtigt werden, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz die Höhe des Liegegeldes der allgemeinen Preisentwicklung anzupassen.

Hinzu kommt, daß die zum 1. Januar 1994 vorgesehene Verordnung über die Lade- und Löschzeiten in

der Binnenschifffahrt das von ihr angestrebte Ziel eines beschleunigten Schiffsumlaufs nur dann erreichen kann, wenn auch Regelungen über die Höhe des Liegegeldes als Folge für das Überschreiten der Lade- und Löschzeiten getroffen werden.

Die gesetzliche Regelung über das Liegegeld stellt dispositives Recht dar. Es bleibt den Parteien somit unbenommen, ein davon abweichendes Liegegeld zu vereinbaren.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Nummer 1 (§ 32)

Bei Überschreitung der Ladezeit wird für den Frachtführer ein Entschädigungsanspruch begründet, weil er das Schiff in dieser Zeit nicht zu anderen Beförderungszwecken einsetzen kann.

Die Höhe dieses Anspruchs wird pauschaliert festgesetzt für den Fall, daß die Parteien keine Vereinbarung getroffen haben.

Die Höhe der hier vorgesehenen Liegegelder orientiert sich an den jetzt noch bestehenden Beschlüsse der Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt, die durch Rechtsverordnung für allgemeinverbindlich erklärt wurden und mit Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes am 1. Januar 1994 ihre Gültigkeit verlieren.

Zur Anpassung des Liegegeldes an die preisliche Entwicklung wird dem Bundesministerium für Verkehr eine entsprechende Verordnungsermächtigung eingeräumt.

Zu Nummer 2 (§ 49)

Nummer 2 enthält die Regelung für das Löschen, die der für das Laden entspricht. Auf die Begründung in Nummer 1 wird verwiesen.