

Antrag

der Abgeordneten Carl Ewen, Robert Antretter, Holger Bartsch, Edelgard Bulmahn, Wolf-Michael Catenhusen, Klaus Daubertshäuser, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Dr. Uwe Jens, Dr. Karl-Heinz Klejdzinski, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Robert Leidinger, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Horst Niggemeier, Siegfried Scheffler, Dr. Peter Struck, Dr. Margrit Wetzel, Helmut Wieczorek (Duisburg), Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die wirtschaftliche Situation der Binnenschiffahrtsbetriebe hat sich in den letzten Monaten dramatisch verschlechtert. Mit einer existenzbedrohenden Situation ist zu rechnen, wenn das Tarifaufhebungsgesetz, das die freie Preisbildung für die Binnenschifffahrt zum 1. Januar 1994 regelt, in Kraft tritt, ohne daß parallel dazu wettbewerbsbehindernde Regelungen in anderen Ländern entfallen.

Mit dem Wegfall der Tour-de-Rôle-Systeme in den Niederlanden, Belgien und Frankreich ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu rechnen. Die EG-Kommission hat signalisiert, daß sie das Weiterbestehen über einen Zeitraum von ca. fünf Jahren tolerieren wird. Damit eilt die Liberalisierung der Wettbewerbsbedingungen in Deutschland der dazu notwendigen Harmonisierung im europäischen Rahmen weit voraus.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das innerdeutsche Tarifsyst~~em~~ und das Kabotageverbot so lange beizubehalten, bis eine europäische Binnenschiffahrts-Marktordnung als einheitlicher europäischer Ordnungsrahmen eingeführt ist,
2. die europäische Abwrackaktion und die Alt-für-Neu-Regelung durch die Verbesserung der Bedingungen zur Beseitigung bestehender europäischer Überkapazitäten fortzuführen. Dazu zählt die Schaffung eines Abwrackfonds als einmalige staat-

liche Hilfe und die Erhöhung der Prämie als verbesserter Anreiz zur Abwrackung von Schiffsraum,

3. aufgrund der sich schon heute abzeichnenden Überlastungen der Verkehrsadern Schiene und Straße zukünftig den Schwerpunkt der Verkehrspolitik auf das umweltfreundliche, kostengünstige und sichere Transportmittel Binnenschifffahrt zu setzen. Güterverkehrszentren an Standorten mit Wasserstraßenanbindung müssen Straße, Schiene und Wasserstraßen verknüpfen, ohne einen Verkehrsträger auszuschließen,
4. um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, einheitliche Bemannungsvorschriften für Binnenschiffe auf allen EG-Wasserstraßen durchzusetzen,
5. der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Bundesrepublik Deutschland das einzige Binnenschiffahrtsland der EG mit Grenzen zu den osteuropäischen Staaten ist und dem Liberalisierungsbestreben der EG-Kommission eine Vertragsgestaltung nahezulegen in dem Sinne, daß die bestehenden bilateralen Verträge übernommen werden,
6. im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der EG auf eine rasche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Binnenschifffahrt in der EG zu drängen.

Bonn, den 23. November 1993

Carl Ewen
Robert Antretter
Holger Bartsch
Edelgard Bulmahn
Wolf-Michael Catenhusen
Klaus Daubertshäuser
Elke Ferner
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Dr. Ulrich Janzen
Dr. Uwe Jens
Dr. Karl-Heinz Klejdzinski
Walter Kolbow

Volkmar Kretkowski
Horst Kubatschka
Robert Leidinger
Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Horst Niggemeier
Siegfried Scheffler
Dr. Peter Struck
Dr. Margrit Wetzel
Helmut Wieczorek (Duisburg)
Berthold Wittich
Hans-Ulrich Klose und Fraktion