

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sick, Breidbach, Dreyer, Ey, Dr. Narjes, Dr. Biedenkopf, Dr. Müller-Hermann, Baron von Wrangel, Stutzer, Eymer (Lübeck), Dr. Müller, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Möller und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU**  
**– Drucksache 8/594 –**

### **Auswirkungen der verkehrswirtschaftlichen Konkurrenz der Staaten des RGW (Comecon) auf die Verkehrswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland**

Der Bundesminister für Verkehr – A11/23.21.00-16 – hat mit Schreiben vom 15. Juli 1977 im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Auswärtigen, dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im bilateralen Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den östlichen Staatshandelsländern diese ihre Verkehrsinteressen ohne Rücksicht auf die deutsche Verkehrswirtschaft rigoros durchsetzen, so daß heute z. T. monopolähnliche Verhältnisse bestehen?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Staaten des RGW verstärkt in den deutschen Verkehrsmarkt und auch allgemein in den westeuropäischen Verkehrsmarkt eindringen, und daß dies im wesentlichen durch Beteiligung an deutschen Speditionsunternehmen oder durch Gründung eigener Unternehmen geschieht?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß deutschen Verkehrsunternehmen im Gebiet des RGW der Zugang zu Ladungen fast völlig verwehrt ist?

Im Ost-West-Handel streben die RGW-Staaten danach, die im Ost-West-Gütertausch anfallenden Beförderungen soweit wie möglich mit eigenen Transportmitteln durchzuführen. Ihr Hauptziel ist dabei, ihre Devisenlage zu verbessern. Einige RGW-Staaten verfolgen dieses Ziel mit größtem Nachdruck und mit Erfolg.

Unterschiede herrschen bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Am stärksten ist die Seeschifffahrt mit der Konkurrenz einiger RGW-Staaten konfrontiert.

In wichtigen Verkehren der Bundesrepublik Deutschland mit Drittländern ziehen die Reedereien der RGW-Staaten durch Frachtratenunterbietung Ladungen an sich, und zwar zu Lasten der bestehenden Linienkonferenzen und damit auch der Reedereien der Bundesrepublik Deutschland. Dies gilt z. Z. insbesondere im Nordatlantik- und im Ostafrika-Verkehr.

Zur Verbesserung ihrer Position auf den Verkehrsmärkten arbeiten die RGW-Staaten auch mit einigen Unternehmen der Verkehrswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland zusammen, an denen sie – teils mehrheitlich – beteiligt sind.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob, und wenn ja, in welchen Fällen und in welchem Umfange Ostblockstaaten, die Mitglied des GATT sind, durch ihr Verhalten auf den Verkehrsmärkten gegen die Anti-Dumping-Regeln des GATT verstoßen haben?

Echtes Dumping-Verhalten ist im Wirtschaftsverkehr mit Staatshandelsländern schwer nachzuweisen, weil die hierfür erforderlichen Kosten- und Preisvergleiche im Verkehrssektor aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme praktisch nicht durchführbar sind.

Im übrigen vertritt die Bundesregierung weiterhin ihren bereits in der Antwort vom 15. Januar 1976 (Drucksache 7/4583) dargelegten Standpunkt, daß ein Vorgehen im Rahmen des GATT nicht zweckmäßig ist, da die Sowjetunion als weitaus wichtigste Schifffahrtsnation des RGW nicht Vertragspartner des GATT-Abkommens ist.

5. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, einen Bericht über die deutsche Wettbewerbslage im Ost-West-Verkehr und ihre voraussichtliche Entwicklung zu erstatten?
6. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, eine solche Berichterstattung regelmäßig vorzunehmen?
7. Falls die für eine zuverlässige Berichterstattung notwendigen Informationen nicht zur Verfügung stehen, ist die Bundesregierung dann bereit, unverzüglich das für die Bereitstellung solcher Informationen Erforderliche zu veranlassen?
8. Bei welchen Verkehrsträgern und auch welchen Märkten hält die Bundesregierung eine solche Berichterstattung für am vorzüglichsten?

Die Bundesregierung hat dem zuständigen Ausschuß des Deutschen Bundestages von Fall zu Fall über die Situation im Ost-West-Verkehr Bericht erstattet. Sie wird diesen Ausschuß über die weitere Entwicklung auf dem laufenden halten.

Im übrigen hält es die Bundesregierung mit Rücksicht auf ihre Absicht, Initiativen zur Sicherung einer auch im Sinne der KSZE-Schlußakte „angemessenen Teilnahme“ von Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland am Ost-West-Verkehr zu ergreifen, im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für angebracht, einen besonderen Bericht zu erstatten.

9. Ist die Bundesregierung grundsätzlich bereit, durch geeignetes politisches Handeln die Gegenseitigkeit im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten mit den Staatshandelsländern wiederherzustellen und dauerhaft abzusichern?
10. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU vom 15. Januar 1976 (Drucksache 7/4583) erklärt die Bundesregierung zu Nummer 4, daß sie bereit sei, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, wenn die Entwicklung dies erfordert.  
Ist die Bundesregierung heute der Meinung, daß die eingetretenen Entwicklungen Maßnahmen nicht erfordern, oder ist die Bundesregierung bereit, Maßnahmen im einzelnen zu ergreifen und darzustellen, die erforderlich sind, um einen Bestand der deutschen Verkehrswirtschaft zu sichern.
11. Wenn die Bundesregierung keine Maßnahmen für erforderlich halten sollte, kann sie dann sagen, bis zu welchem Punkt sie meint, die deutschen nationalen Verkehrsinteressen anderen Zielen unterordnen zu sollen, und kann sie sagen, welche Ziele dies wären?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß Regelungen zur Sicherung einer ausgewogenen und damit gerechteren Beteiligung der Verkehrsunternehmen der Bundesrepublik Deutschland am bilateralen Verkehr mit den RGW-Staaten gefunden werden müssen.

Eine Verdrängung der Verkehrsunternehmen der Bundesrepublik Deutschland aus wichtigen Verkehren wird die Bundesregierung nicht zulassen.

12. Erkennt die Bundesregierung, daß die von ihr in der erwähnten Kleinen Anfrage vom 15. Januar 1976 zu Nummer 4 abgegebenen Erklärung, bilaterale Seeschiffsabkommen seien geeignet, die gegenseitigen handels- und devisenpolitischen Interessen abzustimmen, nicht mehr ausreichen, um auch die verkehrspolitischen Interessen zu erfassen? Insbesondere auch deswegen nicht, als mit bilateralen Verträgen die Beteiligung östlicher Schiffsunternehmen an überseeischen Verkehren, wo sie als cross-trader auftreten, nicht befriedigend geregelt werden können?

Die Bundesregierung bemüht sich in erster Linie darum, die Teilnahme der Seeschiffsunternehmen beider Seiten am gegenseitigen Verkehr und am Verkehr mit dritten Ländern durch vertragliche Vereinbarungen mit den RGW-Staaten zu regeln. Im übrigen hat die Bundesregierung den UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienschiffahrtskonferenzen gezeichnet; sie wird den Kodex unverzüglich ratifizieren, sobald die noch bestehenden EG-rechtlichen Probleme gelöst sind.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Niederlassungsfreiheit für Unternehmen aus den Staaten des RGW in der Bundesrepublik Deutschland, der eine gleichwertige Betätigungsmöglichkeit in den Staaten des RGW nicht gegenübersteht?

Eine gleichwertige Betätigungsmöglichkeit deutscher Unternehmen in den RGW-Staaten ist, bedingt durch die unterschiedlichen Wirtschaftssysteme, nicht möglich. Eine mißbräuchliche Ausnutzung der Niederlassungsfreiheit in der Bundesrepublik Deutschland durch die RGW-Staaten könnte die Bundesregierung jedoch nicht zulassen.

14. Wann und über welche verkehrswirtschaftlichen Konkurrenzprobleme mit Staaten des RGW hat die Bundesrepublik Deutschland die EG befaßt? Welche Ergebnisse sind dabei erzielt worden und wie werden sie beurteilt?

Der EG-Verkehrsministerrat hat sich am 4. November 1976 und am 28./29. Juni 1977 mit den Problemen der Seeverkehrspolitik der Staatshandelsländer befaßt. Die Mitgliedstaaten erörtern die Möglichkeiten gemeinsamer Maßnahmen. Ein Tätigwerden der Gemeinschaft hängt auch von der allgemeinen Entwicklung der Beziehungen zwischen EG und RGW bzw. seinen Mitgliedstaaten ab.

15. Haben sich insbesondere aus den Absichtserklärungen der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage vom 15. Januar 1976 zu Nummer 5 konkrete Regelungen ergeben, und wie sehen solche Regelungen gegebenenfalls aus? Kann die Bundesregierung Angaben über den Stand der Verhandlungen machen?

Die Verhandlungen mit der Sowjetunion über einen Schiffsverkehrsvertrag sind noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung steht vor einer erneuten Kontaktaufnahme mit der Sowjetunion zur Erörterung der Gesamtproblematik des Ost-West-Verkehrs.

In der OECD und in der beratenden Schiffsverkehrsgruppe (CSG) zwölf westeuropäischer Länder und Japans haben die Mitgliedstaaten alle verfügbaren Informationen über den Wettbewerbsdruck in Einzelverkehren ausgetauscht und ihr Verhalten abgestimmt.

16. Für welche Aufgaben und Probleme erwartet die Bundesregierung künftig Initiativen der EG?

Die Bundesregierung erwartet, daß die EG-Kommission in Kürze einen Bericht über die institutionellen und politischen Möglichkeiten der Gemeinschaft vorlegt, um zur Lösung der Wettbewerbsprobleme mit den Staatshandelsländern im Ost-West-Verkehr beizutragen.

17. Was hat die Bundesregierung bisher veranlaßt, um sicherzustellen, daß nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt gesichert ist?

Die Bundesregierung hat gegenüber allen Donauanliegerstaaten erklärt, daß sie bereit ist, deren Schiffe auf der Grundlage bilateraler Verträge zum Verkehr über den Main-Donau-Kanal zuzulassen. In diesen Verträgen sollen Art und Umfang der Verkehrsrechte festgelegt und Vereinbarungen über die Aufteilung des Ladungsaufkommens und über die Frachten getroffen werden.

Zur Erhaltung der Ordnung des Rheinschiffahrtsmarkts wird z. Z. im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine Modifizierung der Mannheimer Akte erarbeitet.

18. Betrachtet die Bundesregierung die sich auf einen Rhein-Main-Donau-Kanal beziehende Verpflichtung des Vertrages von Versailles noch als rechtsgültig?

Die sich auf den Main-Donau-Kanal beziehenden Bestimmungen des Versailler Vertrages verpflichten die Bundesrepublik Deutschland nicht mehr, diesen Kanal nach seiner Fertigstellung zu internationalisieren. Der Main-Donau-Kanal ist eine nationale Wasserstraße, die der alleinigen Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland unterliegt.

19. Ist die Bundesregierung grundsätzlich der Meinung, daß die Erhaltung eines bestimmten Anteiles nationalen Verkehrspotentials für die Funktionsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft unerlässlich ist, und hat sie gegebenenfalls Vorstellungen über die Größenordnung?

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung und Notwendigkeit einer funktionsfähigen deutschen Verkehrswirtschaft für die Gesamtwirtschaft bewußt. Sie wird ihre Politik zur Lösung der Probleme des Ost-West-Verkehrs an diesem Grundsatz orientieren.

20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fracht- und Investitionspolitik der sowjetischen Schifffahrt auf den Seeverkehrsmärkten der Welt?

Der sowjetische Flottenausbau, insbesondere der Stückgutflotte, ist nicht allein mit den Erfordernissen des sowjetischen Seeaußenhandels zu erklären. Es ist vielmehr anzunehmen, daß die sowjetische Schifffahrt anstrebt, auf allen wichtigen Seeverkehrsmärkten unabhängig vom eigenen Ladungsaufkommen und möglicherweise auch von Rentabilitätsabwägungen mit einem Liniendienst vertreten zu sein.

Die vielfach praktizierte Niedrigratenpolitik ist eine der Methoden, der sie sich hierbei bedient.

Die Bundesregierung wird dies auch zum Gegenstand ihrer vorgesehenen Erörterungen mit der Sowjetunion machen.

