

Große Anfrage

der Abgeordneten Sick, Dr. Narjes, Dr. Dollinger, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dreyer, Dr. Marx, Dr. Köhler (Wolfsburg), Dr. von Geldern, Dr. Jobst, Tillmann, Feinendegen, Weber (Heidelberg), Milz, Dr. Waffenschmidt, Frau Hoffmann (Hoya), Lemmrich, Straßmeir, Ziegler, Hanz, Dr. Hüsch, Dr. Hoffacker, Röhner, Werner, Kittelmann, Dr. Hornhues, Dr. van Aerssen und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU

Tendenzen zum Protektionismus im internationalen Verkehr

Die Tendenzen zum Protektionismus im weltweiten Wettbewerb um die Dienstleistungsmärkte, besonders auf den internationalen Verkehrsmärkten, haben sich verstärkt.

Als wesentlichste Triebfedern hierfür haben sich erwiesen:

- der massiv auf den Verkehr ausstrahlende Protektionismus in der internationalen Handels- und Rohstoffpolitik,
- nationales Prestigedenken,
- die zunehmende Dumpingaktivität von Staatsunternehmen des Ostblocks auf den internationalen Verkehrsmärkten
- sowie die Kluft im wirtschaftlichen Wohlstand zwischen entwickelten und sich entwickelnden Ländern.

Die multilateralen Verhandlungen auf der Ebene der UNCTAD, der OECD und des GATT, der Seerechtskonferenz, der KSZE-Konferenz und ihrer Folgekonferenzen, der Europäischen Gemeinschaft, wie auch bilaterale Verhandlungen haben bisher keine grundsätzliche Lösung gebracht und zum Teil zusätzliche Hindernisse aufgebaut. Sie haben nicht einmal den Protektionismus im internationalen Verkehr auf einem bestimmten Niveau einzugrenzen vermocht. Die 1975 gezeichnete UN-Konvention über den Verhaltenskodex für Linienkonferenzen in der Seeschifffahrt ist ein Versuch in diese Richtung, dessen praktische Anwendung aber noch aussteht.

Für eine im höchsten Maße in die internationale Arbeitsteilung eingebundene Volkswirtschaft wie die Bundesrepublik Deutschland muß eine angemessene Teilnahme am internationalen Verkehr auf der Grundlage der Meistbegünstigung oder des gegenseitigen Vorteils von zentralem Interesse sein. Die heute noch

oft vertretene These vom „Verkehr als Diener der Wirtschaft“ erweist sich zunehmend als negativ, weil sie insbesondere in der internationalen Politik dazu verleitet, dem Verkehr die Funktion einer disponiblen Nebenrolle zuzuweisen.

Die im internationalen Verkehr engagierten deutschen Unternehmen mit ihren Beschäftigten erwarten eine Politik, die sie vor Diskriminierung, einseitiger Ladungslenkung und anderen Praktiken des staatlichen Protektionismus schützt. Bisher ist nicht erkennbar, wie eine solche Politik der Bundesregierung in ihrer Gesamtstrategie sowie in den einzelnen Bestandteilen konzipiert ist, wo die Schwellenwerte für Gegenmaßnahmen zur Abwehr protektionistischer Maßnahmen angesetzt sind und was die Bundesregierung konkret unternehmen wird, um bereits eingetretene aber auf Dauer nicht hinnehmbare Benachteiligungen für deutsche Verkehrsunternehmen abzubauen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Auffassung der Bundesregierung die Position der deutschen Verkehrsunternehmen im internationalen Verkehr in den Jahren seit 1970 entwickelt, und worauf stützt sie diese Auffassung?
2. Erkennt die Bundesregierung Handel und Verkehr als gleichrangige Bestandteile im System der arbeitsteiligen Weltwirtschaft an? Wenn ja, in welchen bilateralen oder multilateralen Handels- und Verkehrsvereinbarungen ist dies konkret zum Ausdruck gekommen?
3. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, um deutsche Verkehrsunternehmen gegen die Nachteile des Protektionismus zu schützen und für die Chancengleichheit und Gegenseitigkeit – besonders gegenüber den Staaten des Ostblocks – durchzusetzen?
4. Ist die Bundesregierung bereit, eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption für die Verkehrsbeziehungen mit den Staatshandelsländern vorzulegen? Wenn ja, welches sind die Grundzüge dieses Konzepts?
5. Welche konkreten Ergebnisse hat die Bundesregierung bisher erzielen können, um deutschen Verkehrsunternehmen angemessenen Zugang zum bilateralen Verkehr mit den Staatshandelsländern zu eröffnen und sie wirksam vor Dumping-Praktiken von Staatsunternehmen des Ostblocks im Drittländerverkehr zu schützen?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die faktisch fehlende Gegenseitigkeit in der Niederlassungsfreiheit im Verhältnis zu den Staatshandelsländern, und wie beurteilt sie die sich aus der unterschiedlichen Nutzung dieser Möglichkeiten ergebenden Wettbewerbsverzerrungen?
7. Was wird die Bundesregierung unternehmen, damit das von der EG beschlossene Meldeverfahren in den Fahrtgebieten Mittelamerika und Ostafrika von den anderen EG-

Mitgliedstaaten zügig eingeführt und das Meldeverfahren auf die Fahrtgebiete Nordamerika und Fernost ausgedehnt werden kann?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den wachsenden Einfluß der Staatsunternehmen des Ostblocks auf allen Gebieten des internationalen Verkehrs, insbesondere ihre durch kaufmännische Überlegungen nicht beeinflussten Investitionsentscheidungen in der Seeschifffahrt?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitischen Entscheidungen der 5. Welthandelskonferenz in Manila?
10. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung die Massengutverkehre im Interesse der Rohstoffe exportierenden und importierenden Länder von ladungslenkenden Maßnahmen freigehalten werden?
11. Welche anderen Probleme sieht die Bundesregierung im internationalen Verkehr mit Entwicklungsländern und der Entwicklungsländer untereinander?
12. Hält die Bundesregierung es für möglich, daß die 1975 unterzeichnete UN-Konvention über den Verhaltenskodex für Linienkonferenzen zum anerkannten Ordnungsrahmen für die Linienschifffahrt mit den Entwicklungsländern wird?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten und Risiken der Kooperation deutscher Verkehrsunternehmen mit Verkehrsunternehmen der Entwicklungsländer?
14. Ist die Bundesregierung bereit, den im Zusammenhang mit der UN-Seerechtskonferenz erkennbaren Nationalisierungstendenzen der Meeresanliegerstaaten im Interesse der Erhaltung der Freiheit der Meere nachhaltig entgegenzutreten, und welche Schritte werden von der Bundesregierung in diesem Sinne unternommen?
15. Hält die Bundesregierung an ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU in Drucksache 8/761 zum Rhein-Main-Donau-Kanal fest: „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.“?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfolgchancen und den zeitlichen Verlauf ihrer Verhandlungen mit den Anliegerstaaten des Rheins zur Änderung der Mannheimer Akte?
17. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß das europäische Recht in vollem Umfang in den Meereszonen der EG-Mitgliedstaaten zugunsten deutscher Meeresbenutzer gilt, und falls ja, wie will sie dies angesichts der gegenteiligen Auffassung einzelner Mitgliedstaaten durchsetzen?

18. Gedenkt die Bundesregierung die Frage der vollen Anwendung des Gemeinschaftsrechts auch in den Beitrittsverhandlungen mit Spanien, Portugal und Griechenland durchzusetzen?

Bonn, den 12. Juli 1979

Sick

Dr. Narjes

Dr. Dollinger

Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)

Dreyer

Dr. Marx

Dr. Köhler (Wolfsburg)

Dr. von Geldern

Dr. Jobst

Tillmann

Feinendegen

Weber (Heidelberg)

Milz

Dr. Waffenschmidt

Frau Hoffmann (Hoya)

Lemmrich

Straßmeir

Ziegler

Hanz

Dr. Hüsch

Dr. Hoffacker

Röhner

Werner

Kittelmann

Dr. Hornhues

Dr. van Aerssen

Kunz (Berlin)

Pfeffermann

Stutzer

Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion