

## Antwort

der Bundesregierung

auf die 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. Hüscher, Dr. Hoffacker, Röhner, Werner, Kittelmann, Dr. Hornhues, Dr. van Aerssen und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 8/3061 –

### Tendenzen zum Protektionismus im internationalen Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 11/23.71.00 – 16/58 Va/79 – hat mit Schreiben vom 25. September 1979 die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Verkehrswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland dank ihrer eigenen Anstrengungen im internationalen Verkehr eine angemessene Bedeutung hat.

Diese Entwicklung hat die Bundesregierung durch ihre Verkehrspolitik wirksam unterstützt.

Im Straßengüter- und Binnenschiffsverkehr haben die deutschen Unternehmen ihre Position, d. h. ihren Anteil am grenzüberschreitenden Verkehr entsprechend dem mengenmäßigen Anstieg mit geringen Schwankungen – zwischen 35 und 37 v. H. – behaupten können.

In der Seeschifffahrt verfügt die Bundesrepublik Deutschland über eine angemessene, qualitativ hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte. Die Flotte ist seit 1970 von 7,9 Mio BRT auf 8,7 Mio BRT (Welttonnage rd. 400 Mio BRT) gewachsen.

Darüber hinaus verfügen deutsche Seeschiffsverkehrsunternehmen über eine Tonnage von annähernd 3 Mio BRT unter fremder Flagge.

Die deutsche Handelsflotte gehört zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt; ca. 80 v. H. der Schiffe sind unter zehn Jahre, fast 50 v. H. unter fünf Jahre alt.

An der Weltcontainerschiffsflotte hält die deutsche Handelsflotte seit 1971 einen gleichbleibenden, hohen Anteil von rd. 10 v. H. Damit wird ihr Schwerpunkt in der für den deutschen Außenhandel wichtigen Linienfahrt deutlich.

Von schiffahrtskonjunkturellen Schwankungen abgesehen ist der Anteil am Linienverkehr über Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland mit annähernd 30 v. H. befriedigend, wenn auch in einzelnen Fahrtgebieten verbesserungsbedürftig.

In der Massengutfahrt, in der die weltweite Arbeitsteilung noch zufriedenstellend funktioniert, haben deutsche Seeverkehrsunternehmen – insbesondere im Cross Trade – eine angemessene Position.

Auch künftig bedarf es kontinuierlicher privatwirtschaftlicher und verkehrspolitischer Anstrengungen – auch im Rahmen der EG –, um Beeinträchtigungen der deutschen Verkehrsunternehmen, insbesondere im Bereich der Seeschifffahrt durch ausländischen Protektionismus sowie durch Maßnahmen der RGW-Staaten abzuwehren.

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?

Die Verkehrspolitik ist Teil der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik. Eine arbeitsteilige Weltwirtschaft und ein gut funktionierendes Verkehrswesen bedingen sich gegenseitig. Die Bundesregierung orientiert sich an marktwirtschaftlichen Prinzipien und ordnet nicht einen Wirtschaftsbereich dem anderen unter.

Konkret kommt die grundsätzliche wirtschaftliche Bedeutung, die die Bundesregierung dem Verkehr beimißt, darin zum Ausdruck, daß sie im Interesse der deutschen Verkehrswirtschaft Verkehrsvereinbarungen abschließt oder multilateralen Abkommen beitrifft. Auch in anderen bilateralen Vereinbarungen werden die Belange der deutschen Verkehrswirtschaft berücksichtigt.

Im übrigen unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen, dem internationalen Dienstleistungsverkehr, einschließlich des Verkehrs im Rahmen des GATT und der OECD verstärkte Aufmerksamkeit zuzuwenden und protektionistischen Erscheinungen entgegenzuwirken.

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?

Die Bundesregierung wird ihre bisherige Politik, die Verkehrsbeziehungen zu anderen Staaten einschließlich der Staatshandelsländer des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) auf der Grundlage der Gleichberechtigung und der Gegenseitigkeit einvernehmlich zu regeln, fortsetzen. Sie bezieht in ihre politischen Überlegungen die unterschiedlichen Bedingungen bei den einzelnen Verkehrsträgern, die spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Verkehrsbeziehungen und gesamtwirtschaftliche Aspekte ein. Lassen sich einvernehmliche Regelungen nicht erreichen, kann – wenn erhebliche nachteilige Auswirkungen zu Lasten der deutschen Verkehrswirtschaft drohen – das Dienstleistungsangebot ausländischer Verkehrsunternehmen auf Grund der bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten (z. B. Außenwirtschaftsgesetz) beschränkt werden.

Auch in der EG wirkt die Bundesregierung verstärkt auf gemeinsame Grundsätze sowie gleichgerichtete und gleichzeitige Maßnahmen der Mitgliedsländer hin.

4. Ist die Bundesregierung bereit, eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption für die Verkehrsbeziehungen mit den Staatshandelsländern vorzulegen? Wenn ja, welches sind die Grundzüge dieses Konzepts?

Die Bundesregierung hat sich am 28. September 1977 und am 26. April 1978 mit der Betätigung der RGW-Staaten auf dem westlichen Transportmarkt und ihre Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der deutschen Transportwirtschaft eingehend befaßt und dabei als Grundzüge ihrer verkehrspolitischen Gesamtkonzeption u. a. folgendes beschlossen:

„Im bilateralen Verkehr der Bundesrepublik Deutschland mit den RGW-Staaten soll eine ausgewogene Beteiligung der deutschen Verkehrsunternehmen erreicht werden.

Die Verdrängung deutscher Verkehrsunternehmen aus Verkehren der Bundesrepublik Deutschland mit dritten Ländern muß verhindert und insbesondere eine Schwächung der deutschen Handelsflotte vermieden werden. Notfalls soll der Interessenausgleich unter Abwägung aller politischen und handelspolitischen Aspekte durch einseitige Maßnahmen herbeigeführt werden.

In der EG ist verstärkt auf gemeinsame Grundsätze und gleichartige Maßnahmen der Mitgliedsländer bei der Regelung der Ost-West-Beziehungen hinzuwirken.“

An dieser Konzeption hat sich nichts geändert.

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?

Bei den im wesentlichen mit der UdSSR bestehenden Problemen auf den Gebieten Seeschifffahrt und Straßengüterverkehr konnten erste Ergebnisse erzielt werden:

- a) Der im bilateralen Seeschifffahrtslinienverkehr für Stückgüter bestehende Gemeinschaftsdienst, an dem beide Seiten gleichberechtigt beteiligt sind, wurde durch Einbeziehung weiterer Häfen und Ladungskategorien ausgebaut.
- b) Im bilateralen Seeschifffahrtsverkehr für Massengüter zeichnet sich seit Mitte 1978 eine Verbesserung der Zusammenarbeit ab.
- c) Der Anteil der UdSSR am Seeverkehr der Bundesrepublik Deutschland mit dritten Ländern ist 1978 nicht angestiegen.
- d) Im Seeverkehr Hamburg–Antwerpen–Range / Indien–Pakistan ist die in diesem Fahrtgebiet tätige sowjetische Reederei der Linienkonferenz beigetreten.
- e) Im Straßengüterverkehr haben die auf Regierungsebene vereinbarten Verhandlungen der deutschen Gewerbeverbände mit sowjetischen Transportorganisationen dazu geführt, daß deutsche Unternehmen in der UdSSR Rückfrachten erhalten.
- f) Die sowjetische Straßenbenutzungsgebühr wurde auf das Niveau der deutschen Kfz-Steuer herabgesetzt.
- g) Das Einreise-Genehmigungsverfahren für deutsche Lkw in die UdSSR wurde erleichtert.

Die Bemühungen um weitere Regelungen werden fortgesetzt.

Auch mit anderen Staatshandelsländern bestehen Verträge oder laufen Vertragsverhandlungen, die unseren Verkehrsunternehmen einen angemessenen Zugang zum bilateralen Verkehr eröffnen sollen.

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?

Die faktisch fehlende Gegenseitigkeit ist – wie bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion vom 18. Juli 1977 (Drucksache 8/761) ausgeführt wurde – eine Folge der unterschiedlichen Wirtschafts- und Gesellschaftssysteme.

In Kooperationsabkommen mit RGW-Staaten ist deutschen Firmen – insbesondere im Bereich der produzierenden Wirtschaft – im Wege der Zusammenarbeit die Möglichkeit zu wirtschaftlichen Aktivitäten eröffnet worden.

Im Rahmen von Verhandlungen – insbesondere mit der UdSSR – wird auf solche Zusammenarbeit auch im Verkehrsbereich hingewirkt.

Unabhängig davon werden Probleme, die sich aus der faktisch fehlenden Gegenseitigkeit in der Niederlassungsfreiheit ergeben, in den Gremien der EG beraten, um ein gemeinsames Vorgehen zu erreichen.

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?

Nach der Entscheidung des EG-Ministerrats über die Einführung einer Meldepflicht in den Fahrtgebieten Mittelamerika und Ostafrika sind der EG-Kommission halbjährlich die geforderten Angaben zu machen. Die Bundesregierung wird diese Informationen erstmals im Herbst dieses Jahres übermitteln.

Es ist davon auszugehen, daß die anderen EG-Mitgliedsländer ihrer Verpflichtung entsprechend nachkommen.

Das Meldeverfahren kann auf weitere Fahrtgebiete ausgedehnt werden, wenn sich das als notwendig erweist.

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?

Die Bundesregierung beobachtet weiterhin mit Aufmerksamkeit die Investitionen der RGW-Staaten, insbesondere auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, und ob damit eine wachsende Beteiligung der Staatsunternehmen der RGW-Länder auf dem westlichen Transportmarkt verbunden ist. Nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der deutschen Transportwirtschaft begegnet sie mit der in der Antwort zu Frage 4 dargelegten Konzeption.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitischen Entscheidungen der 5. Welthandelskonferenz in Manila?

Die Bundesregierung begrüßt, daß die Mehrheit der schiffahrt-treibenden Länder der Welt auf der V. Welthandelskonferenz in Manila die Ratifikation des Verhaltenskodex für Linienkonferenzen bekanntgegeben hat. Der Verhaltenskodex für Linienkonferenzen dürfte damit Ende 1980/Anfang 1981 international in Kraft treten.

Bedauert wird, daß sich die Entwicklungsländer in einer gegen die Stimmen der Industrieländer angenommenen EntschlieÙung für Regierungsmaßnahmen zugunsten bestimmter Marktanteile der Entwicklungsländer im Massengutverkehr ausgesprochen haben. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß eine La-

dunglenkung im Massengutverkehr die Transportkosten für wichtige Rohstoffe und Nahrungsmittel erhöhen und damit die handelspolitischen Ziele der Entwicklungsländer selbst gefährden kann.

Die Bundesregierung unterstützt das von der V. Welthandelskonferenz beschlossene Studienprogramm über die Auswirkungen einer allmählichen Schließung der sogenannten Offenen Schiffsregister. Sie wird sich an der Arbeitsgruppe zur Auswertung dieser Studien und zur Ausarbeitung von Empfehlungen beteiligen.

Die Bundesregierung begrüßt es auch, daß in der Resolution zu den Problemen der Binnen-Entwicklungsländer die Verbesserung und der Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur als einer der vorrangigen Bereiche einer Zusammenarbeit zwischen Industrieländern und Entwicklungsländern herausgehoben wurde.

10. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung die Massengutverkehre im Interesse der Rohstoffe exportierenden und importierenden Länder von ladunglenkenden Maßnahmen freigehalten werden?

Ladunglenkende Maßnahmen im Massengutverkehr können am besten durch eine entschlossene Zusammenarbeit mit solchen Entwicklungsländern vermieden werden, die eine eigene Handelsflotte aufbauen und sich im vermehrten Maß am Massengutverkehr beteiligen wollen. Hierzu bieten sich an Joint Ventures und andere Formen der privaten und öffentlichen finanziellen und Technischen Zusammenarbeit, die die Wettbewerbsfähigkeit der Entwicklungsländer und ihre Beteiligung am internationalen Massengutverkehr verbessern.

11. Welche anderen Probleme sieht die Bundesregierung im internationalen Verkehr mit Entwicklungsländern und der Entwicklungsländer untereinander?

Viele Entwicklungsländer bauen eine eigene Handelsflotte auf, um sich einen wachsenden und wesentlichen Anteil am internationalen Seeverkehr zu sichern, was voraussichtlich auch in der Zukunft mit protektionistischen Maßnahmen verbunden sein wird.

Die Bundesregierung wird störenden staatlichen Eingriffen ihr wettbewerbswirtschaftliches Ordnungskonzept und dessen Vorzüge entgegenhalten. In Einzelfällen kann gravierenden Beeinträchtigungen unserer Seeschifffahrt durch den Abschluß von Verträgen begegnet werden, in denen die Interessen der Entwicklungsländer respektiert und unsere Belange gewahrt werden.

Im übrigen ist die Bundesregierung bemüht, zum Abbau von Engpässen der technischen und organisatorischen Verkehrs-Infrastruktur in den Entwicklungsländern durch Maßnahmen der finanziellen und technischen Zusammenarbeit beizutragen.

12. Hält die Bundesregierung es für möglich, daß die 1975 unterzeichnete UN-Konvention über den Verhaltenskodex für Linienschiffahrt zum anerkannten Ordnungsrahmen für die Linienschiffahrt mit Entwicklungsländern wird?

Ja.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten und Risiken der Kooperation deutscher Verkehrsunternehmen mit Verkehrsunternehmen der Entwicklungsländer?

Kooperationen werden grundsätzlich begrüßt. Bei ihrer Beurteilung kommt es auf die Verkehrs-, Investitions- und Devisenpolitik der Entwicklungsländer im einzelnen an. Eine liberale Politik wird die Möglichkeiten solcher Kooperationen erhöhen und die Risiken vermindern.

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?

Tendenzen zur Ausdehnung küstenstaatlicher Hoheitsrechte betreffen das Küstenmeer, Fischerei- oder Wirtschaftszonen und Festlandssockel.

Diese Tendenzen sind schon unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg zutage getreten, als nord- und südamerikanische Staaten mit der Proklamation nationaler Meereszonen begannen.

Die Bundesregierung bedauert diese Entwicklung, da sie zu einer Einschränkung der Verkehrs- und Nutzungsfreiheiten in Teilen der Hohen See führt. Es ist ihr Ziel, ein möglichst liberales Seevölkerrecht für die Verkehrs- und Nutzungsfreiheiten in den vorgenannten Meereszonen zu erhalten.

Auf der 3. VN-Seerechtskonferenz tritt die Bundesregierung daher bewußt für die Sicherung der Verkehrsfreiheiten im Küstenmeer, für die Aufrechterhaltung des Hohe-See-Status für Fischerei- und Wirtschaftszonen sowie für ein liberales Festlandssockelregime ein.

Die Bundesregierung wird ihre bilateralen und multilateralen Bemühungen fortsetzen. Sie hat gegen einseitige gesetzgeberische Maßnahmen von Küstenstaaten, mit denen Hoheitsrechte für Teile der Hohen See beansprucht werden, regelmäßig auf diplomatischem Wege bei den betreffenden Staaten Gegenvertretungen erhoben bzw. Rechtsverwahrung eingelegt. Diese Praxis setzt sie trotz der immer stärker zunehmenden Ausdehnung küstenstaatlicher Hoheitsrechte in aller Welt auch heute noch insbesondere da fort, wo ihre eigenen Verkehrs- und sonstigen Interessen betroffen sind.

Allerdings darf nicht verkannt werden, daß die Mehrheit der Völkergemeinschaft die Ausdehnung küstenstaatlicher Rechte wünscht oder hinnimmt und die informellen Verhandlungstexte daher auch diesem Trend folgen.

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.“?

Ja.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfolgchancen und den zeitlichen Verlauf ihrer Verhandlungen mit den Anliegerstaaten des Rheins zur Änderung der Mannheimer Akte?

Das im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ausgehandelte Zusatzprotokoll zur Mannheimer Akte hat inzwischen die Zustimmung des EG-Rats gefunden. Die Unterzeichnung ist bis Ende des Jahres 1979 vorgesehen.

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?

Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft haben im Jahre 1977 in der Nordsee und im Jahre 1978 in der Ostsee sog. „Fischereizonen“ mit einer Ausdehnung von 200 sm errichtet, in denen sie in der Regel nur Hoheitsrechte bezüglich der Erhaltung und Nutzung der Fischbestände in Anspruch nehmen. Die Errichtung von Fischereizonen führt nicht zu Beschränkungen der Seeschifffahrt.

Soweit Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft in den Fischereizonen Hoheitsrechte ausüben, ist nach Auffassung der Bundesregierung das Gemeinschaftsrecht anwendbar. Diese vom Europäischen Gerichtshof im sogenannten Kramer-Urteil (Rechtssachen 3,4 und 6/76) bestätigte Auffassung wird von keinem EG-Mitgliedstaat bestritten.

Die verbindliche Auslegung des Gemeinschaftsrechts obliegt dem Europäischen Gerichtshof. Im übrigen ist es Aufgabe der Kommission der Europäischen Gemeinschaften als „Hüterin der Verträge“, etwaige Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht in Vertragsverletzungsverfahren gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag zu verfolgen.

Die Bundesregierung benutzt alle sich aus dem EWG-Vertrag ergebenden Möglichkeiten, das Gemeinschaftsrecht in vollem Umfang durchzusetzen. Im Falle von Verstößen gegen das Gemeinschaftsrecht zu Lasten deutscher Fischer wird die Bundesregierung die Kommission unterrichten und um Intervention bitten.

Die Bundesregierung ist ferner der Auffassung, daß das Gemeinschaftsrecht auch in den von Mitgliedstaaten der EG auf Grund einer künftigen Seerechtskonvention ggf. beanspruchten „ausschließlichen Wirtschaftszonen“ – wie sie im Rahmen der 3. See-

rechtskonferenz erörtert werden und in denen die jeweiligen Küstenstaaten sehr viel weitergehende Befugnisse zur Nutzung und Erforschung aller Ressourcen in Anspruch nehmen – anwendbar sein würde. Diese Auffassung wird von der Kommission der EG geteilt. Die Bundesregierung wird erforderlichenfalls dafür eintreten, daß diese Auffassung in der Gemeinschaft zur Anwendung kommt.

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

Ja.

In dem am 28. Mai 1979 unterzeichneten Vertrag mit Griechenland über den Beitritt zu den Europäischen Gemeinschaften ist dem bereits Rechnung getragen worden.

