

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten von Schmude, Lintner, Schulze (Berlin) und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hoppe, Ronneburger, Lüder, Gries, Kohn, Bredehorn, Funke, Nolting, Richter, Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktion der FDP
— Drucksache 11/3657 —

Entwicklung der Binnenschifffahrt zwischen Berlin (West), dem übrigen Bundesgebiet und der DDR

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 19. Januar 1989 – A 10/00.15.22-140 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Entwicklung hat der Binnenschiffsverkehr zwischen Berlin (West), dem übrigen Bundesgebiet und der DDR sowie zwischen Berlin (West) und der DDR von 1973 bis 1988 genommen?

Der Binnenschiffsverkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet hat seit 1973 einen Rückgang von 16 Prozent zu verzeichnen:

1973	1987	Veränderung 1987 gegenüber 1973 in v. H.
1 000 t		
3 496	2 943	– 16

Der Binnenschiffsverkehr zwischen Berlin (West) und der DDR weist folgende Veränderungen auf:

	1973	1987	Veränderung 1987 gegenüber 1973 in v. H.
	1 000 t		
Insgesamt	2 204	3 952	+ 79,3
Versand	636	2 719	+ 327,5
Empfang	1 568	1 233	– 21,4

Der Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland/ohne Berlin (West) und der DDR hat sich wie folgt entwickelt:

	1973	1987	Veränderung 1987 gegenüber 1973 in v. H.
	1 000 t		
Insgesamt	6 816	6 230	– 8,6
Versand	4 582	3 671	– 19,9
Empfang	2 233	2 559	+ 14,6

2. Wie hat sich in diesem Zeitraum der Anteil der bundesdeutschen Binnenschifffahrt am Ladungsaufkommen in den genannten Relationen entwickelt?

Im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland [ohne Berlin (West)] und der DDR hat sich der Anteil unserer Binnenschifffahrt von 65 Prozent im Jahr 1973 auf 54 Prozent im Jahre 1987 verringert. Am Verkehr zwischen Berlin (West) und der DDR hat die bundesdeutsche Binnenschifffahrt keinen Anteil.

3. Welche Ursachen sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Frachtvolumens der hiesigen Binnenschifffahrt?

Der Binnenschiffsverkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet ging seit 1973 von 3,5 Mio. t im Jahr auf 2,8 bis 2,9 Mio. t (ab 1985) zurück. Hier macht sich die Abnahme der Transporte loser Baustoffe nach Berlin aufgrund geringeren Bedarfs bemerkbar. Im Verkehr zwischen Berlin (West) und der DDR werden jedoch weiterhin relativ hohe Baustoffmengen aus der DDR per Schiff bezogen. Die Bauschutt-Transporte aus Berlin (West) von rd. 2,5 Mio. t jährlich werden aufgrund einer vertraglichen Regelung der Berlin Consult GmbH mit dem DDR-Außenhandelsbetrieb INTRAG ausnahmslos mit Schiffen der DDR durchgeführt. An den Getreidetransporten der DDR nach Berlin (West) für die Bundesanstalt für landwirtschaftliche Marktordnung (BALM) hat die Binnenschifffahrt der Bundesrepublik Deutschland ebenfalls keinen Anteil. Dabei handelt es sich jährlich um rd. 140 000 t.

4. Wie viele Reedereien und Partikuliere beteiligen sich mit welcher Tonnage und mit wieviel Schiffen an dem genannten Verkehr?

Beteiligt sind etwa 170 Binnenschiffe mit der Tragfähigkeit von 155 000 Tonnen, je zur Hälfte Reederei und Partikulierschiffe.

5. In welchem Umfang hat sich die Kapazität der hiesigen Binnenschiffsflotte im Berlin/DDR-Verkehr zwischen 1972 und 1988 verringert?

Die Kapazität hat sich zwischen 1973 und 1988 um 56,4 Prozent verringert; die Anzahl der in Berlin (West) ansässigen Reedereien ging von 30 auf 15 zurück.

6. Wie groß ist die derzeitige Kapazitätsauslastung des noch vorhandenen Schiffsraumes, und wie viele Schiffe, insbesondere Tankschiffe, liegen durchschnittlich auf?

Die derzeitige Kapazitätsauslastung des im Berlin-Verkehr eingesetzten Schiffsraums liegt bei 75 bis 80 Prozent. Ohne Beschäftigung sind durchschnittlich ca. 20 Prozent des Trockenschiffsraums und ca. 25 Prozent des Tankschiffsraums.

7. Bestehen bei einer weiteren Schrumpfung der Flotte Besorgnisse wegen der Sicherheit der Versorgung Berlins (West) auf dem Wasserweg, und in welchem Umfang stehen notfalls Schiffe geeigneter Größe aus anderen Frachtgebieten kurzfristig zur Verfügung?

Die Versorgung Berlins (West) auf dem Wasserweg ist nicht gefährdet. Auch wenn die in Berlin (West) bevorstehende Umstellung auf Erdgas zwar voraussichtlich zu einer Reduzierung der Heizöltransporte führen wird, so kann bei zusätzlichem Bedarf für die Versorgung Berlins (West) auf Tankschiffsraum der übrigen EG-Mitgliedstaaten zurückgegriffen werden.

8. Hält die Bundesregierung Verhandlungen mit der DDR für wünschenswert, die ein größeres Ladungsaufkommen für die westdeutsche Binnenschifffahrt am Ladungsaufkommen zwischen dem übrigen Bundesgebiet und der DDR sowie zwischen Berlin (West) und der DDR zum Ziel haben könnten?

Eine stärkere Beteiligung der westdeutschen Binnenschifffahrt am Ladungsaufkommen wäre wünschenswert. Der Verkehrsvertrag vom 26. Mai 1972 enthält jedoch für die Binnenschifffahrt zwischen der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) und der DDR keine Ladungsaufteilungsklausel im Wechselverkehr. Eine Änderung oder Ergänzung des Verkehrsvertrages erscheint derzeit wenig erfolgversprechend.

9. Ist die Bundesregierung bereit, mit der Regierung der DDR sich dafür einzusetzen, daß die bestehenden Diskriminierungen der westdeutschen Binnenschifffahrt von und nach Berlin (West) durch z. B. überhöhte Gebühren für Funk- und Navigationsgeräte sowie Einengung der Feierabendstellen abgebaut werden?

Die Bundesregierung hat sich in der Vergangenheit stets dafür eingesetzt, Benachteiligungen der Binnenschifffahrt der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Binnenschiffen aus RGW-Staaten zu beseitigen oder zu mildern. Sie wird dies weiterhin tun. Sie hat auch gegen die überhöhten Gebühren für die Benutzung von Funkgeräten in der Binnenschifffahrt auf allen geeigneten Wegen auf die DDR mit dem Ziel eingewirkt, bei der Gebührenhöhe internationale Standards einzuhalten. Die Beschränkung unserer Binnenschifffahrt auf bestimmte Liegestellen und Feierabendplätze ist freilich auch in dem Transitabkommen vom 17. Dezember 1971 und dem Verkehrsvertrag vom 26. Mai 1972 vorgesehen; die Bundesregierung bleibt dennoch bemüht, diese Beschränkung zu beseitigen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance, ein Teilstück des Teltow-Kanals auf dem Gebiet der DDR für die Fahrgastschifffahrt aus Berlin (West) befahrbar zu machen?

Fragen der Befahrbarkeit des Teltowkanals sind gegenwärtig in der Transitkommission und auf der Ebene der Besuchsbeauftragten mit der DDR anhängig. Eine Antwort der DDR steht aus.

11. Welche Chancen sieht die Bundesregierung für die Realisierung eines von westdeutschen Reedereien angestrebten Passagierschiffsverkehrs auf der Elbe von Hamburg nach Dresden bzw. nach Berlin (West)?

Die Fahrgastschifffahrt auf der Elbe von Hamburg nach Dresden oder Berlin (West) ist gegenüber der DDR bereits mehrfach in der Verkehrskommission angesprochen worden. Die Bundesregierung wird ihre Bemühungen fortsetzen, in dieser Angelegenheit zu Fortschritten zu kommen.