

Klimke, Ulrich

Article — Digitized Version

Diskriminierung der deutschen Nordseehäfen?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Klimke, Ulrich (1967) : Diskriminierung der deutschen Nordseehäfen?,
Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 47, Iss. 3, pp. 134-136

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133691>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

bodenproduktion liegt mit 50,3 Mill. t Getreideeinheiten um 7% über dem Vorjahr. Entsprechend ist auch eine größere Nahrungsmittelproduktion zu erwarten. Die Verkaufserlöse werden auf etwa 27 Mrd. DM, d. h. um etwa 700 Mill. DM oder um 3% höher als im letzten Jahr geschätzt. Zwar ist auch mit weiterem Steigen der Betriebsausgaben zu rechnen; da aber der Bedarf an Futtermitteln in weit größerem Umfang aus eigener Erzeugung gedeckt werden kann, rechnet das Ministerium (BMELF) nur mit einer Zunahme der Betriebsausgaben von etwa 400 Mill. DM. Es ist deshalb damit zu rechnen, daß die Betriebseinkommen wieder steigen werden. Da ferner mit weiterer, wenn auch leicht abgeschwächter Abwanderung von Arbeitskräften zu rechnen ist und andererseits der gewerbliche Vergleichslohn nicht in dem Ausmaß wie im Vorjahr steigen dürfte, ist für 1966/67 eine Verringerung der Einkommensdisparität zu erwarten.

GARTENBAU UND WEINBAU OHNE DISPARITÄT

Neben der allgemeinen umfangreichen Darstellung der Ertragslage der Landwirtschaft enthält der Bericht nach dem gleichen Verfahren angestellte Ermittlungen für die Gartenbau- und Weinbaubetriebe der Bundesrepublik. Das Arbeitseinkommen je Vollarbeitskraft erreichte im Mittel etwa 10 000 DM in den Obstbaubetrieben und 12 000 DM in den Betrieben des Zierpflanzenbaus. Der gewerbliche Vergleichslohn wurde damit erreicht und zugleich das Aktivkapital mit 3,3% (Obstbaubetriebe und Baumschulen) bis zu 6,9% (Gemüsebaubetriebe) verzinst. Auch die Weinbaube-

triebe erreichten trotz einer quantitativ und qualitativ geringeren Ernte als 1964 im Mittel je Arbeitskraft den gewerblichen Vergleichslohn bei einer Verzinsung des Betriebskapitals von durchschnittlich 5,5%.

DIREKTHILFEN DES BUNDES ERHÖHT

Die Direkthilfen des Bundes zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Landwirtschaft erreichten 1965/66 insgesamt 1,944 Mrd. DM gegen 1,606 Mrd. DM im Vorjahr. Hiervon wurden 1,25 Mrd. DM als Direkthilfen zur Steigerung der Einnahmen ausgegeben, und zwar 678 Mill. DM als Förderungszuschlag zum Milchauszahlungspreis, 248 Mill. DM durch Fortfall der Umsatzsteuer bei der Milchverarbeitung und 328 Mill. DM als EWG-Anpassungshilfe. Zur Ausgabenverminderung wurden 690 Mill. DM, davon 361 Mill. DM zur Verbilligung des Dieselmotortreibstoffes und 329 Mill. DM für den Fortfall der Umsatzsteuer, auf der Erzeugerstufe an Unterstützung gewährt. Der durch diese Direkthilfen erzielte Einkommenszuwachs schwankte je nach Größe und Wirtschaftsform der Betriebe beträchtlich. Auf die Betriebsfläche bezogen kamen diese Förderungsbeträge den kleineren Betrieben durchschnittlich in etwas höherem Maße zugute als den größeren. Bei den einzelnen Betriebsgruppen schwankten die durch Direkthilfen erzielten Mehreinnahmen und ersparten Minderausgaben insgesamt zwischen 87 DM (Getreide-Hackfruchtbetriebe von 50 ha LN und mehr in Bayern) und 241 DM (Futterbaubetriebe unter 20 ha LN in Nordrhein-Westfalen) je ha landwirtschaftliche Nutzfläche oder zwischen 8% und 24% des Betriebseinkommens.

Diskriminierung der deutschen Nordseehäfen?

Dr. Ulrich Klimke, Köln

In der letzten Zeit wird von führenden Repräsentanten deutscher Nordseehäfen zunehmend Klage geführt über eine „ungerechte und unerträgliche Diskriminierung“ dieser Häfen in der EWG. Im Rahmen eines auch weiterhin scharfen Wettbewerbs sind damit fiskalische und tarifliche Benachteiligungen deutscher Nordseehäfen im binnenländischen Zu- und Ablaufverkehr gegenüber den Häfen der Rhein-Schelde-Gruppe — vor allem Rotterdam — gemeint.

Nun ist Wettbewerb auch zwischen Seehäfen durchaus positiv zu bewerten, aber es wird argumentiert, zwischen den oben genannten Hafengruppen bestünden Wettbewerbsverzerrungen, die aus ungleichen Startbedingungen sowie aus Unterschieden in den Ordnungssystemen für den grenzüberschreitenden Verkehr einerseits und für den nationalen Verkehr andererseits resultierten. Sie sind es, so führt beispielsweise der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe aus, die den Anteil der deutschen Häfen am seewärtigen Außenhandel der Bundesrepublik be-

drohen. Eine umgehende und umfassende Bereinigung der Diskriminierungen sei daher im Interesse der deutschen Seehäfen erforderlich.

UNGLEICHE STARTBEDINGUNGEN IM ZU- UND ABLAUFVERKEHR

Die Memoranden und Stellungnahmen der deutschen Nordseehäfen richten sich auf die Preisbildung der Verkehrsträger sowie auf spezielle Steuerlasten des Verkehrs. Im Blickpunkt steht hierbei insbesondere der Güterkraftverkehr mit seinen Verkehrsbeziehungen zwischen deutschen Industriezentren und den Rheinmündungshäfen einerseits sowie den deutschen Nordseehäfen andererseits. Beginnt man mit dem Problem der unterschiedlichen steuerlichen Belastungen bei der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer im grenzüberschreitenden bzw. Binnen-Güterkraftverkehr innerhalb der EWG, so ergeben statistische Vergleiche, daß beispielsweise der deutsche Güterkraftverkehr,

belastet mit der Mineralölabgabe auf Dieselmotorkraftstoff, um ca. 25 % höhere Kosten aufweist als der vergleichbare niederländische Unternehmer. Diese Ungleichgewichte werden sich zweifellos noch verstärken, wenn die abgabenfreie Einfuhr von Treibstoff von z. B. aus Holland oder Belgien kommenden Lastzügen auf Beschluß der EWG-Kommission von gegenwärtig 100 l auf 200 l erhöht werden sollte.

Ähnliche Wettbewerbsverzerrungen ergeben sich zwischen dem deutschen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und dem anderer Länder der EWG durch das belgische und niederländische Erstattungsverfahren bei der Kraftfahrzeugsteuer für den Zeitraum des Auslandsaufenthaltes der Fahrzeuge. Bei der zuletzt genannten Maßnahme ist die Bundesregierung bisher der Auffassung gewesen, daß es sich hier um unzulässige Beihilfen im Sinne der Art. 92ff. des EWG-Vertrages handelt.

Die zweite Forderung, die die deutschen Häfen zur Herstellung tarifarischer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem preislich nicht fixierten grenzüberschreitenden Seehafenverkehr stellen, ist eine flexible Preispolitik, die besonders unveröffentlichte Sondervereinbarungen einschließt. Worum geht es in dieser fraglos wichtigen Angelegenheit?

In der EWG-Margentarifverordnung, die in Brüssel noch zur materiellen Vertiefung ansteht, ist im Rahmen der geplanten obligatorischen Margentariife der Abschluß von Sondervereinbarungen vorgesehen. Im Vorgriff auf diese EWG-Regelung fordern die deutschen Seehäfen schon jetzt unveröffentlichte Sondervereinbarungen im deutschen Seehafenverkehr für alle Verkehrsträger. Diese Forderung hat unter den Binnenverkehrsträgern Eisenbahn, Binnenschifffahrt und gewerblichem Güterkraftverkehr ein durchaus geteiltes Echo gefunden. Während die Deutsche Bundesbahn den Standpunkt vertritt, daß — soweit im Verkehr zu den Rheinmündungshäfen keine festen Tarifbindungen bestehen — die Zulassung von Sondervereinbarungen für den Seehafenverkehr als geeignetste Lösung anzusehen ist, haben sich die beiden anderen Verkehrsträger bisher weitgehend ablehnend verhalten. Als Begründung wird u. a. angeführt, daß die gegenwärtigen Seehafentariife bereits sehr niedrige Frachten bieten und weiteren Preiszugeständnissen als Hilfe für die deutschen Seehäfen deshalb enge Grenzen gesetzt sind.

Konkretisiert man die Fragestellung beispielsweise auf die Häfen Bremen und Rotterdam, so befördert nach einer Bremer Studie¹⁾ der Lastkraftwagen zur Zeit etwa 15 % der über die bremischen Häfen (Bremen und Bremerhaven) laufenden Seehafengüter. Die Bundesbahn ist mit ca. 65 % und die Binnenschifffahrt mit ca. 20 % beteiligt. Unterstellt man, daß es sich bei den Straßentransporten im Seehafenverkehr Bremens mit dem Hinterland weitgehend um hochwertige Stückgutsendungen handelt, dann muß diesem Ver-

kehrszweig für den Seehafenverkehr der genannten Hafengruppe eine durchaus bedeutende Funktion zuerkannt werden. Ein Vergleich mit Rotterdam ist wegen der anders gelagerten Struktur des Seegüterverkehrs nur bedingt möglich. Bezogen auf den internationalen Güterverkehr über Rotterdam-Europoort entfielen im Jahre 1964 rund 5,5 % auf den internationalen Straßengüterverkehr. Gemessen an der verkehrsmäßigen Abwicklung des deutschen Außenhandels über Rotterdam, kann unterstellt werden, daß hiervon ein ganz wesentlicher Teil auf deutsche Versand- und Empfangsplätze entfällt.

AKZENTE DES HAFENWETTBEWERBS

Mit der dargestellten Bedeutung des Güterkraftverkehrs für den Seehafenverkehr gewinnt die Frage an Gewicht, welche Wettbewerbswirkungen sich für die deutschen Nordseehäfen durch eine Beseitigung der fiskalischen Mehrbelastungen (deutsche Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer) ergeben. Ihre Beantwortung sagt auch einiges über die Wirkung von unveröffentlichten Sondervereinbarungen auf den deutschen Seehafenverkehr aus.

Die steuerliche Gleichstellung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen mit dem grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder der Abschluß von Sondervereinbarungen für alle Verkehrsträger kann nicht als vollkommene wettbewerbsmäßige Gleichstellung beider Hafengruppen angesehen werden. Dies anzunehmen, hieße eine verkehrsökonomische Parität beider Seehafengruppen zu unterstellen, die de facto nicht besteht und nicht bestehen kann. Abgesehen von der politisch-geographischen Randlage der deutschen Häfen haben gravierende Strukturwandlungen der Wirtschaft — wie etwa im Energiebereich die zunehmende Substitution von Kohle durch Öl — und die fortschreitende Integration im Rahmen der EWG die Rheinmündungshäfen begünstigt. Verkehrsumschichtungsprozesse auf Grund des technischen Fortschritts (z. B. verstärkter Einsatz von Pipelines), konjunkturelle Einflüsse und nicht zuletzt die besseren Hinterlandverkehrsverbindungen begünstigen die genannte Entwicklung.

Es ist möglich, daß steuerlicher Ausgleich und Sondervereinbarungen tendenziell eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen herbeiführen können. Dieses Bemühen ist im Interesse der deutschen Seehäfen zu begrüßen. Abzuwarten bleibt indes, in welchem Maße ausländische Staaten für ihre Seehäfen dann ebenfalls die Anwendung von Sondervereinbarungen, gegebenenfalls über die EWG-Kommission, fordern würden. Sondervereinbarungen könnten auch schon durch Änderungen nationaler Verkehrsgesetze ermöglicht werden.

HOMOGENITÄT DER HAFENDIENSTLEISTUNGEN?

Die allgemeine Westorientierung schwerindustrieller Agglomerationszentren kann durch steuerliche Ausgleichsmaßnahmen und tarifarische Sondervereinbarun-

¹⁾ Vgl. Der Bremer Senator für Wirtschaft und Außenhandel und Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung: Die Wirtschaftsstruktur Bremens, Bremen 1966, S. 71.



Ein Mann wie er
ist Brisk-frisiert



gen nicht beseitigt werden. Über die bereits genannten Begünstigungen der Rhein-Schelde-Häfen hinaus wird nun die industrielle Westorientierung durch qualitative Vorteile der Rheinmündungshäfen, so durch größere Wassertiefen der seewärtigen Hafenzufahrten sowie der Hafenbecken (wichtig für den Erz- und Ölverkehr), wirksam unterstützt. Gestattet beispielsweise die Wassertiefe des Hafens Rotterdam-Europoort bereits heute die Aufnahme von 100 000-tdw-Schiffen, so dürfte im deutschen Hafenbereich in naher Zukunft allenfalls Wilhelmshaven in der Lage sein, hier Adäquates zu bieten. Dabei ist zudem zu berücksichtigen, daß Wilhelmshaven fast ausschließlich auf den Ölumschlag spezialisiert ist.

Die sich hier zwingend stellende Frage eines verstärkten Ausbaus der seewärtigen Zufahrten für die deutschen Häfen kann indes nur unter Berücksichtigung der oben skizzierten ökonomischen Realitäten beantwortet werden.

Für eine wirtschaftliche Passivität der deutschen Seehäfen ist jedoch kein Anlaß gegeben. Im Gegenteil: Die deutschen Häfen haben sowohl für Stückgut wie für Massengut traditionelle Verkehrsverbindungen vor allem im seewärtigen Verkehr, die durch weitere Investitionen in Hafen- und Umschlagsanlagen gepflegt und ausgebaut werden könnten. Gleichzeitig ist die

Industriefunktion, abgestimmt mit den übrigen Strukturdaten, in den Häfen zu intensivieren. Auch werden Erfolge in den Verhandlungen der Kennedy-Runde sowie eine wirtschaftliche Annäherung von EWG und EFTA den deutschen Häfen verstärkte Impulse vermitteln. Eine beträchtliche Aktivierung des Hafenumschlags ist auch von einer weltweiten Ausdehnung der jetzt nur den assoziierten Staaten der EWG gewährten Präferenzen für typische Erzeugnisse der tropischen und subtropischen Gebiete zu erwarten. Aktivität und Erfolge Bremens im Wettbewerb der nordwesteuropäischen Seehäfen um den Containerverkehr zeigen zudem deutlich, wie wichtig eine kaufmännisch-flexible Hafenverwaltung für ein Höchstmaß an Leistungsbereitschaft und Anpassungsfähigkeit eines Hafens ist. Auch in diesem Bereich bestehen z. T. noch beträchtliche Unterschiede zwischen den deutschen und den ausländischen Seehäfen. Hier liegen daher wesentliche Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Position der deutschen Seehäfen.

Die gleiche Priorität sollte einer Koordination und Kooperation der deutschen Seehäfen untereinander eingeräumt werden. Diese Koordination ist nicht so sehr im Stückgutverkehr als vielmehr im Massengutumschlag notwendig. Beim Ölverkehr, der stark durch die Schiffsgrößenentwicklung bestimmt wird, hat Wilhelmshaven eine dominierende Stellung im deutschen Raum, die es zu festigen und auszubauen gilt. Problematischer sind Koordinationsbemühungen im Erzverkehr deutscher Häfen. Von der Schiffsgrößenentwicklung her bietet sich ebenfalls eine Zentralisierung auf einen Hafen an. Dies würde mit den Konzentrationsbemühungen der nachfragenden Industrie zweifellos auf gleicher Ebene liegen. Ausgehend von der zukünftig erwarteten industriellen Entwicklung im Hüttenwesen wird sich für den deutschen Hafenbereich schon bald die Frage stellen, welcher Hafen — Emden, Bremerhaven oder eine Neuplanung in Wilhelmshaven — einen optimalen Erzumschlag unter Beachtung aller schiffahrts- und hafenspolitischen Komponenten ermöglichen könnte. Fest dürfte indes stehen, daß Rivalitäten der deutschen Seehäfen untereinander nicht sinnvoll sind. Sie verschlechtern eher ihre Attraktivität gegenüber den Rhein-Schelde-Häfen.

Zusammengefaßt kann daher zu der Forderung der deutschen Küstenländer und ihrer Seehäfen auf Beseitigung steuerlicher und tarifarischer Diskriminierungen gegenüber den Rheinmündungshäfen gesagt werden, daß ihre Beseitigung insgesamt zu einer Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse im grenzüberschreitenden Verkehr führen kann. Sie bringt aber nicht zugleich eine Beseitigung der Wettbewerbsunterschiede zwischen beiden Hafengruppen, da z. B. Rotterdam und Amsterdam bei den Nachfragern bestimmte Präferenzen genießen. Eine nachhaltige Stärkung der Position der deutschen Nordseehäfen ist vielmehr durch leistungsadäquate Aufgabenteilung im deutschen Bereich, d. h. durch Koordination — verbunden mit ökonomisch-rational ausgewählter Industrieagglomeration in den Häfen — zu erwarten.