

Wagner, Wolfgang

Article — Digitized Version

Deutscher Tiefwasserhafen - Prestigeobjekt oder ökonomische Notwendigkeit?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wagner, Wolfgang (1971) : Deutscher Tiefwasserhafen - Prestigeobjekt oder ökonomische Notwendigkeit?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 51, Iss. 10, pp. 545-550

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134321>

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.

Deutscher Tiefwasserhafen – Prestigeobjekt oder ökonomische Notwendigkeit?

Wolfgang Wagner, Hamburg

Die von der Bundesregierung und den vier Küstenländern eingesetzte „Tiefwasserhäfen-Kommission“ prüft gegenwärtig die volkswirtschaftliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens an der deutschen Nordseeküste. Der Autor untersucht, ob tatsächlich für Wilhelmshaven und Hamburg ein Zwang besteht, sich an die wachsenden Schiffsgrößen bei der Massengut-Schiffahrt anzupassen.

Ausmaß und Tempo der grundlegenden Wandlungen in der Seeschiffahrt haben seit mehreren Jahren ausgesprochen hektische Züge angenommen und den gesamten Verkehrsträger erfaßt. Hervorstechendstes Merkmal ist dabei das generell und ausnahmslos zu beobachtende Wachstum der Schiffsgrößen, das sich besonders ausgeprägt bei den Tankern und bei den in der trockenen Massengutfahrt eingesetzten Schiffseinheiten vollzieht. Seine Auswirkungen stellen private und öffentliche Entscheidungsträger in den Häfen vor immer neue und rasch zu vollziehende infra- und suprastrukturelle Anpassungsprobleme.

Rückbesinnung auf das ökonomische Kalkül

In ihrem Bestreben, im unkoordinierten Wettbewerb zwischen den Seehäfen zu bestehen und dem vermeintlich notwendigen Zwang zur Anpassung an die wachsenden Schiffsgrößen zu folgen, scheint den deutschen Seehäfen die Notwendigkeit evident, seewärtige Zufahrten, Hafenbecken und Liegeplätze den zunehmenden Abmessungen der „Superschiffe“ anzupassen. Und den Blick auf die vielfach imponierenden Umschlagszahlen der Massengüter gerichtet, werden darüber hinaus die Umschlagseinrichtungen und Lagerplätze dem pro Schiff steigenden Umschlagsvolumen angeglichen.

Nur bei vordergründiger Betrachtungsweise kann man dem damit verbundenen finanziellen Aufwand einen Rang von lediglich lokaler oder regionaler Bedeutung zuweisen. Denn die großen deutschen Seehäfen befinden sich im Eigentum der öffentlichen Hand. Daher rechtfertigen die hohen Kosten, die Bund, Länder und Gemeinden aus den Investitionsprogrammen der Seehäfen erwachsen, mehr

denn je eine Rückbesinnung auf das ökonomische Kalkül – auch und gerade in Anbetracht der zahlreichen konkurrierenden Staatsausgaben.

Hinsichtlich der Seehäfen bedeutet das eine Orientierung der Projekte an den Kosten, an der aus dem Umschlag und anderen im Zusammenhang mit der Schiffsabfertigung resultierenden Wertschöpfung sowie an mögliche indirekte volkswirtschaftliche Initialwirkungen. Ferner sind die Projekte in den Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Struktur- und Wachstumsstrategie und der Zielsetzung der allgemeinen Wirtschaftspolitik zu stellen.

Bezeichnenderweise standen jedoch Überlegungen eines Ausbaus bestehender Häfen zu Tiefwasserhäfen oder einer Errichtung spezieller Vorhäfen „am tiefen Wasser“ jahrelang vorzugsweise unter dem Eindruck der technischen Ausbaugrenzen in den deutschen Nordseehäfen. Und bezeichnenderweise werden volkswirtschaftliche Überlegungen und Bedenken der jeweiligen Hafenträger auch nur dann geäußert, wenn es darum geht, das Investitionsprojekt eines in- oder ausländischen Konkurrenzhafens in Frage zu stellen. Eine umfassende Analyse hätte auf jeden Fall beide Aspekte in die Betrachtungen einzubeziehen:

die technischen Ausbaugrenzen der bestehenden deutschen Häfen, die dann als schwerwiegend

Wolfgang Wagner, 29, Dipl.-Volkswirt, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg. Er beschäftigt sich vor allem mit Fragen der Seeverkehrswirtschaft.

empfundener müssen, wenn eine Verlagerung der Massengutverkehrsströme in benachbarte in- und ausländische Konkurrenzhäfen verhindert werden soll;

die Frage nach dem Sinn und der Zweckmäßigkeit deutscher Tiefwasserhafenprojekte, die anhand von hafenwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kriterien zu beantworten wäre.

Begrenzte Hafenausbaumöglichkeiten

Als deutliche Reaktion der Seehäfen auf den von den Reedern diktierten Trend zum Großschiff werden die Zufahrten zu den größeren Häfen an der deutschen Nordseeküste laufend vertieft (Tabelle 1). Diese kostspieligen Investitionen werden auch in ausländischen Konkurrenzhäfen durchgeführt.

Tabelle 1

Vorhandene und angestrebte Zufahrtstiefen deutscher Nordseehäfen für maximale Schiffsgrößen

(in tdw)

Revier	Hafen	Ausbau	
		vorhanden	angestrebte
Ems	Leichterplatz Möwensteert	70 000	85 000
Jade	Wilhelmshaven	170 000	250 000
Weser	Bremerhaven	65 000	85 000
	Bremen	25 000	35 000
Elbe	Hamburg	75 000	100 000
	Neuwerk (Hafenplanung)	—	310 000

Quelle: Zwischenbericht der Tiefwasserhäfen-Kommission, Anlage, 13. Juli 1970.

Mit zunehmendem Ausbaustadium haben sich aber die von der Technik gezogenen Grenzen der Ausbaumöglichkeiten immer mehr verdeutlicht. Weder der bedeutendste ausländische Konkurrenzhafen – Rotterdam-Europoort – noch der bereits bestehende deutsche Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven können weiteren Schiffsgrößensteigerungen technisch unbedenklich folgen. Während Rotterdam vermutlich noch bis zur Ausbaugrenze von 500 000 tdw mithalten können, hat Wilhelmshaven mit der angestrebten Ausbaustufe von 250 000 tdw das technisch, ohne Zweifel aber bereits das kostenmäßig vertretbare Limit erreicht.

Die Ausbaumöglichkeiten anderer deutscher Nordseehäfen sind wesentlich stärkeren Beschränkungen unterworfen. Für Hamburg und Bremerhaven zeichnen sich zwar weitere, über den bisher angestrebten Ausbaustand hinausgehende Vertiefungsmöglichkeiten ab, ohne daß man aber den bereits jetzt erreichten Standard- und Spitzengrößen in der Massengutfahrt voll Rechnung tragen könnte. Für Ems und Unterweser dürfte eine weitere Vertiefung, die spürbar über die bisher angestrebte hinausgeht, kaum noch ernsthaft in Frage kommen.

Trotz des beträchtlichen technischen und finanziellen Aufwands konnte aber der Ausbau der deutschen Seehäfen den geradezu sprunghaft angestiegenen Schiffsgrößen insbesondere in der Öl- und Erzfahrt nicht folgen. Die Relation zu den gegenwärtig erreichten und noch innerhalb dieses Jahrzehnts zu erwartenden Schiffsgrößen verdeutlicht, daß keiner der deutschen Häfen zur Zeit in der Lage ist, die größten in der Ölfahrt eingesetzten Schiffe vollbeladen aufzunehmen. Und keiner der deutschen Häfen – mit Ausnahme von Wilhelmshaven – verfügt über eine genügend ausgebaute Hafenzufahrt, so daß die größten in der Erzfahrt verkehrenden Schiffseinheiten einlaufen könnten¹⁾.

Nach Schätzungen der deutschen „Tiefwasserhäfen-Kommission“ ist jedoch ein weiteres Anwachsen der Schiffsgrößen wahrscheinlich. Für Tanker zeichnet sich bereits für die zweite Hälfte der siebziger Jahre die Spitzengröße von 1 Mill. tdw ab (Tabelle 2). Die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzten Spezialschiffe dürften sich bei einer Maximalgröße von 200 000 tdw stabilisieren (Erzschiffe). Bei kombinierten Carriern (Erz/Öl bzw. Erz/Bulk/Öl) ist eine stärkere Anlehnung an den Trend im Tankschiffbau anzunehmen. Die sicherzustellende Flexibilität ihres Einsatzes dürfte jedoch in absehbarer Zukunft ein Anwachsen der Schiffsgröße über 350 000 tdw hinaus ausschließen.

Tabelle 2

Gebaute und projektierte Großtanker

Name	Baujahr	Tragfähigkeit tdw	Länge m	Breite m	Tiefgang m
Tina Onassis	1953	45 000	220	29	11,5
Eso Deutschland	1963	94 500	261	38	14,3
Tokio Maru	1966	153 600	306	47,5	16,3
Universe Ireland	1968	326 500	346	53,3	24,8
Nisseki Maru	1971	372 400	347	54,5	27,0
Projekt (jap. Transportministerium)	—	506 000	384	66	30
Projekt (Tokyo Tanker Co.)	—	1 000 000	492	86	35

Quellen: Peter Lemoke: Zur Anpassung der Seewasserstraßen an die Großschiffe. In: Hansa 1971, Sondernummer Mai, S. 972, und Carl Boie: Tankergröße und Fahrwassertiefe. In: Hansa 1971, Nr. 7, S. 555.

Diese grob skizzierten technischen Perspektiven und die nach wie vor anhaltende Tendenz zu immer größeren Schiffsgefäßen verdeutlichen, daß die Überlegungen hinsichtlich der Errichtung eines deutschen Tiefwasserhafens sicherlich nicht allein von Prestigedenken geleitet waren. Zunächst scheinen nämlich recht gewichtige Gründe für die zusätzliche Schaffung von Hafenanlagen am tiefen Wasser zu sprechen.

¹⁾ Wilhelmshaven verfügt allerdings über keine Erzpfiler, so daß dieser Hafen als Erzlöschplatz zur Zeit nicht in Frage kommt.

Aus der Fülle der geplanten und zum Teil bereits in Angriff genommenen Projekte haben sich drei herauskristallisiert:

Das Großprojekt Helgoland: Errichtung eines Ölhafens für Großtanker (700 000 tdw) südlich Helgolands, der über eine Dammbrücke und Pipelines mit dem Festland verbunden werden soll.

Das Projekt Neuwerk/Scharhörn: Errichtung eines universellen Massenguthafens südlich der Außenelbe und westlich von Neuwerk für 300 000-tdw-Einheiten mit Ausbaumöglichkeiten für 700 000-tdw-Schiffe.

Der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven: Ausbau für 250 000 tdw tragende Tanker (Abschluß dieser bereits eingeleiteten Arbeiten: voraussichtlich 1973/74) und Pläne für die Errichtung einer speziellen Erzpier auch für größte Erzfrachter.

Das Projekt Helgoland – noch vor wenigen Jahren lebhaft diskutiert – wird von der deutschen Tiefwasserhäfen-Kommission nicht befürwortet und dürfte zum gegenwärtigen Zeitpunkt und vermutlich auch in Zukunft keine Aussicht auf Verwirklichung besitzen. Somit konzentriert sich die öffentliche Diskussion vorzugsweise auf die Projekte in Wilhelmshaven und Neuwerk/Scharhörn. In beiden Fällen kann auf günstige Fahrwasserhältnisse verwiesen werden. Neuwerk/Scharhörn hätte zudem den Vorteil einer umfassenden und zusammenhängenden Industrieansiedlungsfläche. Es stünden rund 6000 ha – also 1000 ha mehr als das gegenwärtige Hamburger Stadthafengebiet umfaßt – für Umschlagszwecke bzw. Industrieansiedlung zur Verfügung.

Hohe Investitionskosten

Während die Befürworter der Projekte Wilhelmshaven und Neuwerk/Scharhörn keine Mühe scheuen, um die jeweiligen technischen Vorzüge „ihres“ Tiefwasserhafens zu propagieren, legen sie bei Nennung der damit verbundenen Kosten eine angesichts der Höhe durchaus verständliche Zurückhaltung an den Tag. Sofern überhaupt Zahlenangaben publiziert werden, wird man davon ausgehen können, daß sie, um das Projekt nicht von vornherein zu gefährden, aus taktischen Gründen außerordentlich knapp kalkuliert sind.

Wenn in Wilhelmshaven beispielsweise darauf verwiesen wird, daß im Hinblick auf den Erzverkehr neben der Schaffung einer speziellen Erzpier nur ein Ausbau der Hinterlandverbindungen vorzunehmen sei, so wird damit zweifellos eine bedeutende Kostenkomponente verniedlicht. Aber auch die genannten voraussichtlichen Investitionssummen sollten Anlaß genug für eine kritische Prüfung anhand ökonomischer Kriterien geben.

Der bereits bestehende Tiefwasserhafen Wilhelmshaven wird im Rahmen seines Ausbaus mit zunächst ca. 735 Mill. DM zu veranschlagen sein. Davon entfallen auf die Vertiefung der seewärtigen Zufahrt allein 200 Mill. DM. Die Schaffung einer Erzpier würde einen zusätzlichen Betrag von mindestens 150–200 Mill. DM erfordern. Anderen Schätzungen zufolge würde die Schaffung einer Erzumschlagsanlage je nach Umfang der Anlage und weiteren sich anschließenden Folgekosten 300–700 Mill. DM kosten.

Für das Projekt Neuwerk/Scharhörn wären zur Durchführung eines ersten Bauabschnitts (Baggerarbeiten, Geländeaufhöhung, Bau der Einfahrt und anderer Hafenwerke, Straßen- und Bahnanlagen sowie Verbindungsdamm zum Festland) bei gegenwärtigen Preisen und ohne Folgekosten auf dem Festland ca. 500 Mill. DM bereitzustellen. Die von anderer Stelle genannten Gesamtkosten in Höhe von 2 Mrd. DM hat Hamburg mit dem Hinweis darauf, daß keine der Planungsvarianten diesen Gesamtbetrag erreicht, als unrealistisch bezeichnet.

Geringe Wertschöpfung beim Erdöl

Die Bejahung der (technischen) Ausbaufähigkeit und/oder des technisch möglichen Neubaus von Häfen enthält aber keine Aussage hinsichtlich der (ökonomischen) Ausbauwürdigkeit. Auch mögliche Kostenvorteile eines bestimmten Projektes gegenüber einem Alternativvorhaben stellen kein ausreichendes Indiz für eine volkswirtschaftlich sinnvolle Investition dar. Eine rationale und nicht lediglich intuitiv bestimmte Investitionspolitik hat vielmehr die Frage nach dem (mikro- und/oder makroökonomischen) Nettovorteil von Seehafeninvestitionen mit besonderem Nachdruck zu stellen und somit auch direkte und indirekte volkswirtschaftliche Erträge in das ökonomische Kalkül einzubeziehen. Selbst aus der engeren hafenschäftlichen Sicht ist „für regionalpolitische Ziele nicht die Umschlagsentwicklung, sondern die Wachstumsrate der Wertschöpfung von Belang“²⁾. Diese wird vom Umschlagsvolumen und der Struktur der umzuschlagenden Güter beeinflusst³⁾.

Berücksichtigt man, daß die Errichtung von Tiefwasserhäfen vor allem im Hinblick auf den Empfang der beiden Massengüter Öl und Erz konzipiert wird, und berücksichtigt man ferner, daß beispielsweise die beim Umschlag einer Tonne Stückgut erzielte Wertschöpfung etwa dreimal so groß ist wie die beim Umschlag einer Tonne Erz und zwölfmal so groß wie die beim Umschlag einer Tonne Mineralöl, so wird ersichtlich, daß

²⁾ Eckhardt Spreen: Funktionswandel von Hafenstädten – dargestellt am Beispiel Hamburg. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1968, H. 1, S. 21.

³⁾ Ebenda, S. 21.

insbesondere die Errichtung von ausschließlich dem Mineralölumschlag dienenden Tiefwasser-Tankerhäfen mit ihrem weitgehend automatisierten Löschvorgang und dem Pipeline-Anschluß an das Hinterland als wenig lohnend anzusehen sind⁴⁾. Daneben haben Vertreter der Mineralölwirtschaft die Ansicht vertreten, daß ein für 250 000-tdw-Tanker ausgebauter Tankerhafen Wilhelmshaven die Versorgung der deutschen Mineralölwirtschaft wahrscheinlich bis zum Jahre 2000 sicherstellen könnte. Ein zusätzlicher Ölumschlagsplatz an der deutschen Nordseeküste würde sich bestenfalls nur dann als sinnvoll erweisen, wenn in der Nordsee Tankschiffe zum Einsatz gelangten, die über die bereits jetzt erreichten Standardgrößen von 250 000 tdw spürbar hinausgehen.

Die relativ geringen Transportkosteneinsparungen, die beim Einsatz von 500 000-tdw-Schiffen gegenüber Tankern der 250 000-tdw-Klasse entstehen, stützen aber die Annahme, daß derartige Schiffsgrößen Ausnahmeerscheinungen bleiben werden. Vielmehr wird man davon ausgehen können, daß bevorzugt der „Sprung“ in die Größenklasse 700 000 – 1 000 000 tdw vollzogen wird. Zweifelhaft ist aber, ob Tanker dieser Größenkategorie jemals die Nordsee befahren werden. Einmal ist bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht definitiv geklärt worden, ob die Tiefenverhältnisse der Nordsee ein Befahren mit der erforderlichen Sicherheitsreserve gestatten. Zum anderen legt die Versorgungsstruktur mit Mineralöl und die Tatsache, daß Transportkostensenkungen durch den Einsatz größerer Schiffseinheiten besonders auf langen Transportwegen zum Tragen kommen, die Vermutung nahe, daß das dominierende Einsatzfeld derart großer Tanker zwischen Persischem Golf und Japan zu sehen ist.

Die Schätzung des potentiellen Umschlags von Erzen in einem deutschen Tiefwasserhafen stellt ein riskantes Unternehmen dar und erweist sich als Rechnung mit zahlreichen Unbekannten.

4) Wolfgang Reissner und Helmut Stodiek: Wirtschaftliche Aspekte der Anpassung von Seehäfen an wachsende Schiffsgrößen, Hamburg 1970, S. 153.

Der geplante Ausbau der Ladehäfen und die in Zukunft eingesetzten Schiffsgrößen sind ebenso in die Überlegungen einzubeziehen wie das seewärtige Importvolumen, die Anteilswerte der deutschen Nordseehäfen an der Erzeinfuhr, die Hinterlandverbindungen und das Lagerungsbild der deutschen Eisen- und Stahlindustrie.

Standortnachteil beim Eisenerz

Obwohl der geplante Ausbau ausländischer Erzladehäfen für Schiffsgrößen von 200 000 tdw und mehr den Einsatz von Erzschiffen dieser Größenordnung – auch im Hinblick auf den Verkehr in den Nordseehäfen – sicher erscheinen läßt, ist daraus keine zwingende Notwendigkeit für einen deutschen Erzlöschplatz an entsprechend tiefem Wasser abzuleiten. Denn gegenwärtig wird der weitaus größere Teil der in die BRD importierten Erze über die Rheinmündungshäfen bezogen. Und es besteht kein Anlaß für die Vermutung, daß sich zukünftig daran etwas ändern wird (vgl. Tabelle 3).

Das westliche Ruhrgebiet ist der bedeutendste und bevorzugte Standort der deutschen Eisen- und Stahlindustrie. Die hier ansässigen Werke haben an der deutschen Roheisen-, Rohstahl- und Walzstahlproduktion den weitaus größten Anteil⁵⁾. Für sie gibt es keine nach wirtschaftlichen Kriterien vertretbare Alternative zum Erzbezug über die Beneluxhäfen und den anschließenden Binnenschifftransport über den (abgabefreien) Rhein. So stellt Rotterdam gegenwärtig den „nationalen“ Einfuhrhafen für die deutschen Hüttenwerke dar. Das Lagerungsbild der deutschen Eisen- und Stahlindustrie und die mutmaßlich höheren Wachstumsraten der im westlichen Ruhrgebiet ansässigen Unternehmen schließen eine Minderung der Bedeutung Rotterdams aus. Ob die bereits heute über die Rheinmündungshäfen bezogenen Erze für die Ostruhr für einen deutschen Tiefwasserhafen zurückgewonnen werden können,

5) Kurt Helmich: Strukturwandlungen in der Eisen- und Stahlindustrie und ihr Einfluß auf den Verkehrssektor, Göttingen 1970, S. 41 f.

Tabelle 3
Anteile der Seehäfen und Verkehrsträger an der seewärtigen deutschen Einfuhr von Eisen- und Manganerzen 1967–1969¹⁾

Jahr	Benelux-Hafen					Deutsche Häfen					Insgesamt		
	Rotterdam 1000 t	Antwerpen 1000 t	Gesamt %	Abfuhr ²⁾		Emden 1000 t	Bremen u. a. 1000 t	Gesamt %	Abfuhr ²⁾		1000 t	S %	W %
				S %	W %				S %	W %			
1967	18 045	443	70,1	2,5	67,6	4 167	3 710	29,8	26,6	3,2	26 365	29,1	70,9
1968	23 820	1 129	75,7	5,1	70,6	3 819	4 206	24,3	22,1	2,2	32 974	27,2	72,8
1969	24 788	471	72,2	6,4	65,8	3 656	6 045	27,3	25,5	2,3	34 960	31,9	68,1

1) Ohne Erzbezüge der Händler, ohne Saarland. 2) Direkt- und Lagerabfuhr. S = Schlene; W = Wasser.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Eisen- und Stahlindustrie für 1969, Düsseldorf 1970, S. 51.

ist zumindestens zweifelhaft. Für Neuwerk/Scharhörn käme daher vor allem der Erzbezug des Industrieraumes Salzgitter/Peine in Betracht.

Erste Schätzungen sprechen einem deutschen Tiefwasserhafen — je nach Standort Neuwerk/Scharhörn oder Wilhelmshaven — ein Erzumschlagsvolumen von 4–6 Mill. t jährlich zu. Die Rentabilitätsschwelle solch eines Hafens dürfte allerdings wesentlich höher liegen: Experten nennen 10–12 Mill. t.

Tiefes Wasser allein reicht nicht aus

Diese enge hafengewirtschaftliche Sicht stellt allerdings noch kein ausreichendes Indiz zur Beurteilung der Ausbauwürdigkeit eines deutschen Tiefwasserhafens dar. Die Vorteilhaftigkeit eines Tiefwasserhafensprojektes ist auch im Zusammenhang mit potentiellen Industrialisierungseffekten zu sehen, deren Ausmaß im Rahmen einer regionalen Strukturanalyse, einer umfassenden Industriekomplexanalyse und einer branchenmäßig differenzierten Bewertung von Standortfaktoren und -ansprüchen zumindest grob abzuschätzen wäre. Gerade von Hamburger Seite ist deutlich gemacht worden, daß man die besondere Bedeutung Neuwerk/Scharhörns in seiner möglichen Funktion als Industriestandort sieht.

Die Zusammenhänge zwischen einer kostengünstigen seewärtigen Rohstoffversorgung und der Ansiedlung von Industrien sind aber keineswegs so zwangsläufig, wie dies des öfteren behauptet wird⁶⁾. Eine Beurteilung des deutschen Küstengebietes als Standort für Industriebetriebe⁷⁾ verdeutlicht, daß die tiefe seewärtige Zufahrt lediglich ein Standortfaktor ist, dem zudem branchenmäßig eine unterschiedliche Bedeutung zukommt. Die Schaffung einer zentralen Industrieinformation, die Verbesserungen in der Investitionsförderung, die Senkung der Energiepreise und der Ausbau der Autobahnverbindungen wurden — der Untersuchung des Battelle-Instituts zufolge — als wichtiger erachtet als die Vertiefung der seewärtigen Hafenzufahrten.

Standortbildende Effekte könnten zunächst nur auf jene Industrien wirken, die transportkostempfindliche Güter empfangen bzw. verladen und infolgedessen u. a. auf die Unmittelbarkeit des Hafens angewiesen sind⁸⁾. Dies trifft im Rahmen der Grundstoffindustrien beispielsweise für die

⁶⁾ Jochen Imhoff: Ein deutscher Tiefwasserhafen für den Rohölimport in volkswirtschaftlicher Sicht. In: Hansa 1970, Nr. 13, S. 1128.

⁷⁾ Battelle-Institut: Beurteilung des deutschen Küstengebietes als Standort für neue Industriebetriebe, Frankfurt 1969.

⁸⁾ Wolfgang Reiserer und Helmut Stodieck: a. a. O., S. 167.

⁹⁾ So beträgt die Seefracht am cif-Preis schwedischer Eisenerze ca. 14 %, am cif-Preis brasilianischer Eisenerze ca. 28 %.

mineralölverarbeitende Industrie und die Eisen- und Stahlindustrie zu⁹⁾. Aber auch beträchtliche aus dem Einsatz großer Schiffsgefäße resultierende Transportkostensenkungen dürften dennoch für sich allein betrachtet keineswegs ausreichen, um Standortgründungen zu veranlassen. Zusätzlich zu beachtende Momente sind die Verfügbarkeit von Industrieansiedlungsflächen, das Vorhandensein von Betriebsstoffen allgemeiner Bedeutung (Energie, Wasser) zu tragbaren Preisen, die Qualität der Infrastruktur, Agglomerationsvorteile und die regionale Verteilung des Absatzpotentials¹⁰⁾.

Überbewertete Industrialisierungseffekte

Trotz der beträchtlichen Transportkostenempfindlichkeit in bezug auf die Inputs, die für die Eisen- und Stahlindustrie den Input-Transportkostenminimalpunkt der Roheisenstufe zur Küste verschob, erfordert eine generelle Standortwahl dieser Industrie die räumliche und wirtschaftliche Nähe zu den Absatzzentren. Für eine vorwiegend exportorientierte Produktion wäre die maritime Lage an einem Tiefwasserhafen zweifellos ein sehr wichtiger Standortfaktor. Ob aber ein binnenländisches Absatzgebiet maritimen oder binnenländischen Produzenten zufällt, ist in Abhängigkeit von der Nachfragestruktur und der räumlichen Verteilung der Nachfrage zu sehen und daher nur in jedem konkreten Einzelfall zu entscheiden. Unsicherheit herrscht daneben auch über den Umfang der einzelnen Produktionsstufen, die gegebenenfalls an der Küste angesiedelt werden könnten.

Zwar kann die Zusammenfassung verschiedener Produktionsstufen und die Schaffung vertikaler Verbundvorteile energiewirtschaftlicher, produktionstechnischer und organisatorischer Art durchaus in Küstenwerken erfolgen. Dennoch ist eine Desintegration keineswegs auszuschließen. Mit anderen Worten impliziert auch eine Standortwahl der Roheisen- und Rohstahlstufe an der Küste nicht zwingend die Mitwanderung aller Walzwerke¹¹⁾.

Unter langfristigen Aspekten ist eine Verlagerung der exportorientierten Produktion nach Übersee und eine Verlagerung der für den binnenländischen Markt produzierenden Einheiten in die Verarbeitungsschwerpunkte nicht auszuschließen. Maßnahmen und Pläne der Stahlindustrie im Zusammenhang mit dem Europoort-Projekt in Rot-

¹⁰⁾ In Wilhelmshaven sind beispielsweise Umschlags- und Industrieansiedlungsflächen zur Zeit nur beschränkt vorhanden; sowohl Neuwerk/Scharhörn als auch Wilhelmshaven bedürften eines weiteren Ausbaues der Hinterlandverbindungen.

¹¹⁾ Uwe Christian Brühling: Neue Entwicklungen im Lagerungsbild der europäischen Eisen- und Stahlindustrie, Hamburg 1968, S. 111.

terdam lassen die Tendenz erkennen, die Input-Transportkostenvorteile der Küstenlage mit den Output-Transportkostenvorteilen der Konsumzentren zu verbinden. Ob unter diesen Umständen Wilhelmshaven oder Neuwerk/Scharhörn tatsächlich zu den von seinen Initiatoren erhofften Industrieschwerpunkten ausgebaut werden können, ist jedenfalls zweifelhaft.

Ähnliche Überlegungen gelten auch für die mineralölverarbeitende Industrie: War in der Vergangenheit die Minimierung der Input-Transportkosten für die Wahl des Küstenstandortes maßgebend, so erfolgen nunmehr im Rahmen des forcierten Ausbaues des Pipelinenetzes Raffineriegründungen in den Absatzzentren. Mit welcher Vorsicht die Ansiedlung von Raffinerien und nachgelagerter Produktionsstufen am „tiefen Wasser“ zu veranschlagen ist, zeigt das Beispiel Wilhelmshaven. Bislang ist es dort nicht gelungen, entsprechende Industrialisierungseffekte auszulösen.

Kein Zugzwang zur Hafenanpassung

Auch das von den verschiedenen Hafenträgern immer wieder vorgebrachte Argument, daß sich in der Vergangenheit Seehafeninvestitionen nach-

träglich niemals als Fehlinvestitionen erwiesen hätten, stellt kein ernstzunehmendes Beweismaterial für zukünftige Investitionen dar. Die Entwicklungstendenz zum Großschiff hat nämlich völlig neue Daten gesetzt, deren Beurteilung sich dem Rückgriff auf vergangenheitsbezogene Werte entzieht.

Gegenwärtig ist eher zu vermuten, daß die bereits laufenden Projekte an der deutschen Nordseeküste voll ausreichen, um eine kostengünstige Versorgung der deutschen Industrien für das nächste Jahrzehnt sicherzustellen. Zusätzliche Ausbau- und Neubaupläne sind sicherlich verdienstvoll, wenn es darum geht, potentielle hafentechnische Möglichkeiten aufzuzeigen. Sie können jedoch ihre bestenfalls langfristige Relevanz und ihr großes finanzielles Risiko nur schwer kaschieren. Sie berücksichtigen zudem nicht in ausreichendem Maße die sich bereits heute abzeichnenden Veränderungen in der Umschlagstechnik trockener Massengüter sowie die Möglichkeit anderer Schiffskonstruktionen mit geringeren Anforderungen an die Hafentiefen. Ihr zweifelhafter ökonomischer Wert rechtfertigt daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen vorderen Platz in der Prioritätenskala der öffentlichen Investitionen.

ANNUAIRE EUROPÉEN

VOL. XVI / 1968

EUROPEAN YEARBOOK

PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DU CONSEIL DE L'EUROPE
PUBLISHED UNDER THE AUSPICES OF THE COUNCIL OF EUROPE

1970. XIX — 1103 pages

Hfl 144.—

The Resolution of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 30th June, 1953, laid down that the *European Yearbook* should be devoted to the scientific study of European organisations and their work, under the responsibility of an independent Editorial Committee of an unofficial and non-political character, precluded from expressing an opinion on any aspect of international affairs.

Reviews in the press and in the learned journals have on a number of occasions described the *European Yearbook* as an indispensable instrument for the study of European institutions.

A complete survey of this yearbook is available upon request

MARTINUS NYHOFF — DEN HAAG