

Spilker, Hans

Article — Digitized Version

Keine Prestige-Investitionen!: Zum Bericht der Tiefwasserhäfen-Kommission

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Spilker, Hans (1972) : Keine Prestige-Investitionen!: Zum Bericht der Tiefwasserhäfen-Kommission, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 52, Iss. 4, pp. 203-207

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/134388>

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.

Keine Prestige-Investitionen!

Zum Bericht der Tiefwasserhäfen-Kommission

Hans Spilker, Hamburg

Im Sommer 1969 wurde vom Bundesminister für Verkehr auf Vorschlag der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der deutschen Küstenländer eine Tiefwasserhäfen-Kommission ins Leben gerufen. Sie sollte die Frage untersuchen, „ob ein Bedarf für die Errichtung von Tiefwasserhäfen an der deutschen Küste besteht und gegebenenfalls wo diese zu errichten sind“. In die Kommission, über die im WIRTSCHAFTSDIENST bereits berichtet wurde¹⁾, wurden leitende Beamte der Bundesministerien für Verkehr, für Wirtschaft und Finanzen sowie der Wirtschafts- und Verkehrsressorts der Küstenländer berufen, ferner kompetente Vertreter der Mineralölindustrie, der Stahlindustrie und der Seeschifffahrt, wozu noch Fachleute der Chemischen Industrie, der Hafenwirtschaft, der Binnenschifffahrt und der Bundesbahn traten; außerdem wirkten Wissenschaftler verschiedener Sparten mit. Dieser sachverständige Kreis hat seine Arbeiten Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen und seinen Auftraggebern, d. h. den zuständigen Ministern und Senatoren des Bundes und der Küstenländer, im Februar 1972 einen ausführlichen Bericht vorgelegt²⁾.

Wer meint, die Investitionspolitik der deutschen Seehäfen würde weitgehend von Prestigeüberlegungen, technischen Gesichtspunkten und durch das Bestreben geleitet, „im unkoordinierten Wettbewerb zu bestehen und dem vermeintlich notwendigen Zwang zur Anpassung an die wachsenden Schiffsgrößen zu folgen“³⁾, wird diese Meinung nach Lektüre des Berichtes der Tiefwasserhäfen-Kommission revidieren müssen. Der Bericht macht deutlich, daß die für den Ausbau der Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten bzw.

landseitigen Verbindungen verantwortlichen Stellen dem ökonomischen Kalkül ein erheblich größeres Gewicht beimessen, als gemeinhin angenommen wird.

Was schließlich den „unkoordinierten Wettbewerb“ angeht, sei daran erinnert, daß die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der Küstenländer bereits 1969 vereinbart hat, „für Investitionen der öffentlichen Hand zum Ausbau der Häfen und ihrer Infrastruktur, die eine überregionale Bedeutung haben, ein Konsultationsverfahren einzuführen. Der Bund soll in dieses Konsultationsverfahren einbezogen werden“. Folge dieses Beschlusses war u. a. die Bitte an den Bundesverkehrsminister, eben jene Tiefwasserhäfen-Kommission einzusetzen.

Verwendung von Großschiffen

Zur Einführung in den Kommissionsbericht eignet sich wohl am besten dessen „Zusammenfassung der Ergebnisse“⁴⁾, ergänzt um einige erläuternde und kommentierende Bemerkungen. Der Text der „Zusammenfassung“ ist im Druck hervorgehoben:

Die Verwendung von Großschiffen, d. h. solchen von wesentlich mehr als 100 000 tdw, kommt – von Ausnahmen abgesehen – z. Z. nur für die Einfuhr von Mineralöl und Erz in Betracht.

Bei Tankern hat sich das Schiff um 250 000 tdw (20 m Tiefgang) zu einem Regelschiff entwickelt. Ein weiteres kontinuierliches Anwachsen der Schiffsgrößen ist für den Küstenbereich der Nordsee nicht zu erwarten. In späteren Jahren erscheint eher ein Sprung zu Schiffen von 700 000 tdw (29,5 m Tiefgang) und mehr denkbar.

1) Wolfgang Wagner: Deutscher Tiefwasserhafen – Prestigeobjekt oder ökonomische Notwendigkeit? In: WIRTSCHAFTSDIENST, 51. Jg. (1971), H. 10, S. 545 ff.

2) Bericht der Tiefwasserhäfen-Kommission; Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr – Abteilung Seeverkehr, Hamburg 1972.

3) Wagner, a. a. O. S. 545.

4) Vgl. S. 57/58 des Berichtes.

Dr. Hans Spilker, 48, Dipl.-Volkswirt, ist Senatsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Amt für Wirtschaftspolitik.

Für die Einfuhr von Erz muß in absehbarer Zeit mit Schiffsgrößen von 175 000 bis 250 000 tdw gerechnet werden.

Dieses Ergebnis wurde erzielt auf der Basis

- wirtschaftlich-logistischer Überlegungen der Industrie,
- Kosten- und Ertragsschätzungen von Reedern,
- vergleichsweise vollständiger Informationen über Ausbaupläne überseeischer Verladehäfen,
- nautischer und hafenbautechnischer Überlegungen.

Es wurden nicht nur die langfristig zu erwartenden Einfuhrmengen an Mineralöl und Eisenerz prognostiziert, sondern – unter Berücksichtigung der Durchfuhr in ost- und südosteuropäische Länder – auch anderer Güter wie Bauxit, Kohle und Getreide. Dabei ergab sich, daß Umschlagskapazitäten an sehr tiefem Wasser für den Import der letztgenannten Güter kaum erforderlich sein werden.

Begrenzte Ausbaumöglichkeiten

Die Ausbaumöglichkeiten der vorhandenen deutschen Häfen und ihrer Zufahrten für Schiffe mit wesentlich mehr als 100 000 tdw sind begrenzt.

Fundierte Kostenschätzungen der Kommission zeigen, daß „ein weiterer Ausbau für Massengutschiffe von wesentlich mehr als 100 000 tdw auf den Zufahrten auf Ems, Weser und Elbe (ohne Außenelbe) außerordentlich aufwendig wird. Auch aus nautischen Gründen ist ein solcher Ausbau nicht empfehlenswert“⁵⁾. Die systematische Darstellung der Kosten, die für den Ausbau der seewärtigen Zufahrten auf bestimmte Tiefen erforderlich wären, ist sehr aufschlußreich. Sie macht deutlich, daß es unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten kaum ratsam wäre, mehr zu tun als die Außenweser und die Unterelbe auf etwa 13,5 bis 14 m unter SKN zu vertiefen. Ein Ausbau in diesen Grenzen erscheint allerdings notwendig, um sicherzustellen, daß Bremerhaven und Hamburg

tideunabhängig von Containerschiffen der dritten Generation und

unter Ausnutzung der Tide von Bulk-Carriern der 100 000-tdw-Größenordnung

bedient werden können. Beides ist für diese wichtigen Überseehäfen wie für die Industrie in der Unterweser- und in der Unterelbe-Region von gleicher Bedeutung.

Der Verzicht auf einen unwirtschaftlichen Ausbau seewärtiger Zufahrten bedeutet für die traditionellen Erzhäfen an Weser und Ems ohne Zweifel, daß ihr Umschlagsvolumen angesichts weiter wachsender Schiffsgrößen zurück- und zunehmend auf andere Häfen übergehen wird. Dazu

sagt die Kommission, nachdem sie festgestellt hat, daß an diesen Plätzen gute Chancen für die industrielle Entwicklung bestehen: „Die mögliche Einbuße an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung (und an Arbeitsplätzen) durch rückläufigen Hafenumschlag sollte nicht überschätzt werden. Eine Politik, die weniger auf Erhaltung von Umschlags-einrichtungen als auf Strukturverbesserung der gesamten Wirtschaft in den Hafenstandorten gerichtet ist, wird dann in der Lage sein, im industriellen Sektor – der durchaus nicht auf hafengebundene Zweige beschränkt zu sein braucht – weit mehr als den Ausgleich für die rückläufige Wertschöpfung aus dem Umschlagsgeschäft zu schaffen.“⁶⁾ Es ist zu hoffen, daß diese Formulierung überall dort verstanden und beherzigt wird, wo eine Anpassung an den Strukturwandel im Weltseeverkehr durch den Ausbau von Hafenanlagen und Zufahrten, falls technisch überhaupt möglich, wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist.

Deutscher Ölhafen Wilhelmshaven

Für die Einfuhr von Mineralöl mit Schiffen bis zu 250 000 tdw steht ab 1973 Wilhelmshaven zur Verfügung, wo heute bereits Tanker bis zu 200 000 tdw gelöscht werden können. Dieser Hafen wird unter der Voraussetzung einer fortlaufenden Anpassung der Umschlags- und Lagereinrichtungen der Mineralölwirtschaft sowie der Hinterlandverbindungen auf absehbare Zeit die über die deutsche Nordseeküste zu importierenden Mineralölmengen bewältigen können.

Der Beschluß, Wilhelmshaven zu dem deutschen Ölhafen auszubauen, wird von allen Küstenländern getragen. Konsequenz dieses Beschlusses für Hamburg ist, daß die dortige – besonders umfangreiche – Mineralölindustrie künftig durch eine Rohrleitung aus Wilhelmshaven versorgt werden wird. Dadurch wird der Rohstoffbezug derart verbilligt, daß die Hamburger Raffinerien ihre Kapazität erheblich ausdehnen werden. Die zusätzliche industrielle Wertschöpfung läßt den „Verlust“ von einigen Millionen Tonnen Mineralölumschlag leicht verschmerzen.

Offshore-Hafen versus Neuwerk

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt beabsichtigt sein, größere Tanker (7000 000 tdw) in der Fahrt zur Deutschen Bucht einzusetzen, müßte für diese entweder die Zufahrt nach Neuwerk entsprechend vertieft (falls dieser Hafen dann bereits besteht oder aus diesem Anlaß gebaut wird) oder ein Offshore-Hafen in der Nähe von Helgoland gebaut werden. Da Tanker dieser Größenordnung – wenn überhaupt – erst in späteren Jahren in der Fahrt auf deutsche Häfen zu erwarten sein wer-

⁵⁾ Bericht, S. 17.

⁶⁾ Bericht, S. 47.

den, kann die Weiterführung der Untersuchung insoweit vorerst zurückgestellt werden.

Mit den vorstehenden Sätzen hat die Kommission das Resultat ihrer Überlegungen zum Problem Offshore-Hafen versus Neuwerk im Grunde viel zu zurückhaltend dargestellt. Man braucht den im Bericht ausführlicher dargelegten Untersuchungsergebnissen keine Gewalt anzutun, um aus ihnen zu schließen, daß das Thema „Offshore-Hafen“ schon jetzt mit negativem Resultat ausdiskutiert ist. Die Kommission hat nämlich festgestellt, daß der Bau eines solchen Hafens sehr viel teurer würde als der entsprechende Ausbau von Neuwerk-Scharhörn und der seewärtigen Zufahrt dorthin. Außerdem – und das ist ebenfalls sehr wichtig – könnte ein Offshore-Hafen nur Umschlagszwecken dienen, während bei Neuwerk zusammen mit dem eigentlichen Hafen sehr umfangreiche Industrieflächen entstehen würden, wodurch dieses Projekt eine ökonomische Bedeutung weit über die Verkehrs- und Umschlagsfunktion hinaus gewinnt.

Eine ausreichende Wassertiefe als Bedingung für die Einfuhr von Erz mit Schiffen von wesentlich mehr als 100 000 tdw ist nur in Wilhelmshaven und bei Neuwerk gegeben.

Auf die Konsequenzen für die traditionellen deutschen Erzhäfen wurde bereits hingewiesen: Mit wachsender Schiffsgröße werden zunehmende Erzeinfuhrmengen entweder auf ausländische Häfen (vor allem Rotterdam) oder auf neue deutsche Umschlagsanlagen an sehr tiefem Wasser abwandern. Für die Errichtung solcher Anlagen an der deutschen Küste setzt die Kommission jedoch folgende Bedingung:

Der Bau einer Erzumschlagsanlage sollte – wie überhaupt die Errichtung von Tiefwasserhafenanlagen – nur dann ins Auge gefaßt werden, wenn mit einer wirtschaftlichen Nutzung gerechnet werden kann.

Dies ist eine sehr bedeutsame Formulierung; sie macht klar, wie sehr sich die Kommission von nationalen und emotionalen Gesichtspunkten freigehalten und sich darum bemüht hat, die Ökonomie in den Mittelpunkt zu stellen. Sie hat damit denjenigen eine Absage erteilt, die – aus welchen Gründen auch immer – einen deutschen Tiefwasserhafen schon deshalb für notwendig halten, damit Einfuhrmengen ausländischen Häfen gegenüber „gesichert“ oder gar von ihnen zurückgewonnen werden können.

Einführung in das Wirtschaftsverfassungsrecht

von Prof. Dr. Willi Thiele, Präsident des Verwaltungsbezirks Braunschweig
1970. 158 Seiten. ISBN 3 509 00500 7. Kart. 9,80 DM

„Verfasser hat mit dem Werk, das mehr als eine ‚Einführung‘ ist, eine erste zusammenfassende Darstellung des Wirtschaftsverfassungsrechts geschaffen, die insbesondere für Studierende an den Universitäten und Hochschulen, aber auch für Hörer der Verwaltungs- und Wirtschafts-Akademien und für Teilnehmer an den Lehrgängen der Verwaltungsschulen des öffentlichen Dienstes eine wertvolle Arbeitsgrundlage für dieses heute so bedeutungsvolle Wissensgebiet darstellt. Darin werden u. a. das Verhältnis zwischen Staat und Wirtschaft, zwischen Wirtschaft und Individuum, die moderne Industriegesellschaft und die Entstehung von neuen Wirtschaftsräumen behandelt. Verfasser geht des weiteren auf die geschichtliche Entwicklung und das Verhältnis der verschiedenen Verfassungen zur Wirtschaft und auf die nationalökonomischen Schulen und Theorien ein. Besonders verdienstvoll und gelungen ist der Versuch, die Verfassungen seit dem Bismarckschen Reich bis heute auf ihre Aussagen in wirtschaftsverfassungsrechtlicher Hinsicht zu untersuchen. Schließlich werden als Spezialthema eingehend das Stabilitätsgesetz, die Konzertierte Aktion und der Konjunkturrat abgehandelt, um an Beispielen die Fortentwicklung und Neugestaltung der sozialen Marktwirtschaft zu demonstrieren. Zutreffend ist m. E. die im Rahmen dieser Untersuchungen getroffene Feststellung, daß sich auch durch die Änderungen, die das Grundgesetz erfahren hat, an dessen wirtschaftspolitischer Grundkonzeption nichts geändert hat. Auch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts – soweit sie sich mit dem Wirtschaftsrecht befaßt – ist in das Werk aufgenommen. Die systematische Darstellung erleichtert dem Leser den Zugang zu den Erkenntnissen dieses Wissenschaftszweiges und bedeutet eine erfreuliche Bereicherung der Literatur auf diesem Gebiet.“

„Der öffentliche Dienst“ Heft 10/1970 S. 199



Verlag Otto Schwartz & Co.
3400 Göttingen

Die Bereitstellung umfangreicher Flächen an sehr tiefem Wasser würde zusätzliche Ansiedlungsmöglichkeiten für die Eisen- und Stahlindustrie oder sonstige industrielle Großbetriebe schaffen. Hierdurch könnten gegebene Wachstumsreserven im Sinne einer beschleunigten wirtschaftlichen Entwicklung des deutschen Küstenraumes ausgeschöpft werden.

Es war jedoch nicht Aufgabe der Kommission, die Frage industrieller Entwicklungen im Zusammenhang mit einem Tiefwasserhafen im einzelnen zu beantworten. Die Kommission mußte sich im wesentlichen auf eine Zusammenstellung der Gesichtspunkte beschränken, die bei der Prüfung derartiger Projekte in Betracht zu ziehen sind.

Diese Kurzfassung läßt nicht erkennen, wie intensiv die Kommission sich mit den „Auswirkungen von Tiefwasserhäfen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Küstenregion“ beschäftigt hat. Es erscheint deshalb zweckmäßig, den Gedankengang der Kommission zu diesem Thema etwas ausführlicher wiederzugeben⁷⁾:

Auswirkungen auf die Küstenregionen

Die deutsche Küste zeigt deutliche Entwicklungsschwächen; fast das gesamte Küstengebiet ist deshalb Gegenstand regionaler Aktionsprogramme des Bundes und der Länder im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Im Vordergrund steht dabei die Stärkung des Industriepotentials. Die Küste ist nämlich nicht nur „unterindustrialisiert“; obendrein ist die Struktur der Küsten-Industrie durch ein hohes Gewicht von Bereichen belastet, die zur Stagnation, wenn nicht zur Schrumpfung neigen. Mehr Industrie bedeutet Wachstumsimpulse auch für andere Wirtschaftszweige, hilft über zusätzliche Austauschbeziehungen zu anderen Regionen negative Folgen der „Randlage“ vermindern und schafft überdies eine Energie-Nachfrage, die eine rationellere Erzeugung mit der Folge eines verbesserten Energieangebots ermöglicht.

In dem harten nationalen und internationalen Wettbewerb um neue Industrien müssen die besonderen Vorteile einer Region erkannt und ausgeschöpft werden. Der entscheidende Vorteil des Küstenraumes ist die Lage an seeschiffstiefem Wasser. Daraus folgen nicht nur Möglichkeiten zur Einsparung von Transportkosten; die Küstenlage ist auch deshalb interessant, weil sie Probleme lösen hilft, wie sie bei wasseraufwendiger Kühlung, bei der Abwasserbeseitigung und in anderen technischen Zusammenhängen auftreten. Dies sind die Ursachen für den „Zug (der Industrie) ans Meer“, der bis vor wenigen Jahren an der deutschen Küste allerdings weitgehend vorübergegangen ist.

Entscheidender Grund für diese ungünstige Entwicklung war die – vorwiegend politisch bedingte – Unmöglichkeit, Energie zu ähnlich günstigen Bedingungen anbieten zu können wie in konkurrierenden Küstenregionen, z. B. im niederländisch-belgischen Raum oder am Mittelmeer. Dies bedeutete ein schweres Handikap, weil die Industrien, für die sich der „Zug ans Meer“ lohnt, in aller Regel besonders energieintensiv sind. Die konsequente Nutzung der Atomkraft hat inzwischen zu einem Abbau des Energiedilemmas geführt; große Betriebe metallurgischer und chemischer Unternehmen mit weltweiter Bedeutung werden nun in verschiedenen Standorten von Hamburg bis Emden errichtet.

Die angelaufene Entwicklung kann nur fortgesetzt werden, wenn weiterhin genügend große Grundstücke an seeschiffstiefem Wasser mit ausreichender Anbindung an binnenländische Verkehrsnetze bereitgestellt werden können. Grundstücke, die für Schiffe bis zu 100 000 tdw erreichbar sind, können an mehreren Standorten unter tragbaren Konditionen verfügbar gemacht werden. Ein Engpaß droht jedoch bei Industrieflächen mit Zugang für wesentlich größere Schiffe (250 000-tdw-Größenordnung); solche Flächen gibt es gegenwärtig nur bei Wilhelmshaven bzw. können dort in begrenztem Umfang noch erschlossen werden. Es zeichnet sich eine Knappheit ab, die letztlich auf eine verminderte Anziehungskraft der deutschen Küste auf Betriebe hinauslaufen muß, für die eine Versorgung mit sehr großen Schiffen besonders vorteilhaft ist.

Dies gilt vor allem für Betriebe der Eisen- und Stahlindustrie, die an der Küste besonders gute Entwicklungsmöglichkeiten finden, aber nur dann, wenn sie ihre Rohstoffe mit besonders großen Schiffen beziehen können⁸⁾. Für Betriebe der Mineralölindustrie und der chemischen Industrie ist die Lage an sehr tiefem Wasser nicht so entscheidend, aber ebenfalls interessant.

Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, daß das Grundstücksangebot an der deutschen Küste der Nachfrage nach preisgünstigen Flächen an sehr tiefem Wasser im Rahmen gesamtwirtschaftlicher Erfordernisse und Möglichkeiten gerecht werden sollte. Dabei ist die Begrenzung solcher Flächen

⁷⁾ Vgl. S. 36 ff. des Berichtes.

⁸⁾ „Die Tiefwasserhäfen-Kommission sieht noch keinen konkreten Grund für die Annahme, die Tendenz der Stahlindustrie, Teile ihrer Produktion in Überseeische, in der Nähe der Erzvorkommen gelegene Standorte zu verlegen, schließe die Errichtung größerer Stahlwerkskapazitäten an der deutschen Küste aus. Sie geht vielmehr davon aus, daß mit einem durch ökonomische Überlegungen bestimmten Nebeneinander von Stahlwerken in Übersee, an den europäischen Küsten und an den traditionellen binnenländischen Standorten gerechnet werden kann.“ (Bericht S. 45.) Die Kommission hat ihren Überlegungen ein von der Industrie erarbeitetes Modell eines Küsten-Exportstahlwerks mit 6 Mill. t-Produktion in der ersten Ausbaustufe (20 000 Beschäftigte) zugrundegelegt; vgl. dazu die Fußnote auf S. 44 des Berichtes.

in Wilhelmshaven zu beachten. Zusätzliche Flächen können unter vertretbarem Aufwand nur in Festlandsnähe (d. h. nicht in Verbindung mit einem Offshore-Hafen) hergestellt werden; günstige Möglichkeiten dafür bietet das Gebiet Neuwerk/Scharhörn.

Nüchterne Abschätzung der Entwicklungschancen

Als wesentlich verdient festgehalten zu werden, daß ausdrücklich gefordert wird, den Rahmen des gesamtwirtschaftlich Erforderlichen und Möglichen einzuhalten. Die Kommission empfiehlt also nicht den Weg einer Industrialisierung um jeden Preis; sie ist mithin nicht der Illusion „überbewerteter Industrialisierungseffekte“ (Wagner) zum Opfer gefallen, sondern hat versucht, die Entwicklungschancen so nüchtern wie möglich abzuschätzen. Diese Grundeinstellung wird auch im letzten Punkt der Ergebnis-Zusammenfassung deutlich:

Soweit die vorhandenen Informationen es erlauben, hat die Kommission wesentliche verkehrs-, regional- und gesamtwirtschaftliche Vor- und Nachteile der Projekte ermittelt. Darüber hinaus hält sie aber eine weitere Vertiefung dieser Fragen für erforderlich, sobald konkrete Planungen nicht nur für öffentliche, sondern auch für private Investitionen vorliegen. Dies gilt um so mehr, als Entscheidungen der öffentlichen Hand und der

Privatwirtschaft über die jeweils in Betracht kommenden Maßnahmen sich gegenseitig bedingen und daher nur gemeinsam gefällt werden können.

Diese Formulierung läßt erkennen, daß es der Kommission nicht darauf ankam, konkrete Investitionsentscheidungen für heute und morgen zu empfehlen. Sie ist also nicht einem „Zugzwang zur Anpassung“ (Wagner) erlegen, sondern hat die Voraussetzungen für wohlüberlegte, wirtschaftlich fundierte und zeitgerecht zu treffende Maßnahmen dargelegt.

Es ist klar, daß Entscheidungen über Investitionsobjekte der hier in Rede stehenden Art außerordentlich komplexer Natur sind; es kann auch nicht bezweifelt werden, daß die weitere Entwicklung der ökonomischen Größen und Zusammenhänge, die für solche Entscheidungen maßgebend sind, kaum zu übersehen ist. Immerhin lassen die von der Kommission zusammengetragenen Materialien und Argumente die Annahme gerechtfertigt erscheinen, daß zu den im Rahmen des Erforderlichen und Möglichen einzuleitenden Maßnahmen möglicherweise noch im Laufe dieses Jahrzehnts auch der Beginn des Ausbaus eines Industriehafengebietes Neuwerk/Scharhörn rechnen wird. Jedenfalls gibt es gewichtige verkehrs-, regional- und gesamtwirtschaftliche Gesichtspunkte, die diese Annahme in den Bereich des Wahrscheinlichen rücken.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

HANDBUCH DER EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN

Herausgegeben von Horst Sanmann

Bd. IX DIE SEEHÄFEN IN ITALIEN

von Lothar L. V. Jolmes

Die vorliegende Studie gibt einen umfassenden und detaillierten Überblick über die Seehäfen Italiens, wie er in dieser Geschlossenheit bisher nicht vorlag. Neben der Analyse des Güter- und Schiffsverkehrs finden die technischen Hafenzustände und die ökonomischen Funktionen der einzelnen Seehäfen besondere Beachtung. Der Wert dieser Analyse beruht sowohl auf der schwerpunktmäßigen Behandlung der Großhäfen als auch auf der zusätzlichen Berücksichtigung mittlerer und kleiner Häfen. Das umfangreiche Zahlenmaterial stellt eine Fundgrube für Wissenschaftler und Praktiker gleichermaßen dar.

Großoktav, 200 Seiten, 1972, Gln. DM 89,—

VERLAG WELTARCHIV GMBH - HAMBURG