

Böhme, Hans; Sichelschmidt, Henning

**Article — Digitized Version**

## Die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen und die Regulierung der Verkehrsmärkte

Die Weltwirtschaft

**Provided in Cooperation with:**

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

*Suggested Citation:* Böhme, Hans; Sichelschmidt, Henning (1984) : Die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen und die Regulierung der Verkehrsmärkte, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 1, pp. 110-121

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3145>

**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.*

# Die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen und die Regulierung der Verkehrsmärkte

Von Hans Böhme und Henning Sichelschmidt

In der gegenwärtigen Diskussion um die Verkehrsordnungspolitik des "kontrollierten Wettbewerbs" in der Bundesrepublik Deutschland nehmen Probleme der Seehäfen einen besonderen Platz ein. Die deutschen Nordseehäfen beklagen – aufgeschreckt auch durch die Entscheidungen großer Containerreedereien, künftig in Nordwesteuropa allein Rotterdam zu bedienen – Einbußen im Güterumschlag und den Verlust von Marktanteilen. Sie führen dies nicht nur auf konjunkturelle Ursachen zurück, sondern weisen darauf hin, daß sich ihre Wettbewerbsposition vor allem auch deshalb verschlechtert habe, weil sie im binnenwärtigen Zu- und Ablaufverkehr aus verkehrspolitischen Gründen gegenüber ausländischen Häfen benachteiligt seien<sup>1</sup>. Es wird betont, daß der deutsche Binnenverkehr erheblich stärker als der grenzüberschreitende Verkehr durch behördliche Preisvorschriften und Mengenkontingente beeinträchtigt werde mit der Folge, daß Verkehr in das Ausland – in die Niederlande und nach Belgien – umgelenkt werde; die Verkehrsumlenkung sei durch Liberalisierungsmaßnahmen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die allein den internationalen Verkehr betreffen, in den letzten Jahren noch verstärkt worden<sup>2</sup>. Deutsche Empfänger bzw. Versender könnten deshalb ihre Güter erheblich billiger über die Rheinmündungshäfen als etwa über Hamburg oder Bremen befördern lassen. Daher fordern die deutschen Häfen mit zunehmender Dringlichkeit eine Reform der Verkehrspolitik<sup>3</sup>.

Tatsächlich sind im Auslandsverkehr die Tarife meistens niedriger, die Margen größer und die Bedingungen für Sonderabmachungen zwischen Verladern und Transportunternehmen flexibler als im deutschen Binnenverkehr. In der Binnenschifffahrt steht den behördlich kontrollierten Festfrachten die freie Preisbildung auf dem Rhein gegenüber. Der Spielraum für die Vereinbarung marktgerechter Entgelte ist daher im internationalen Verkehr spürbar größer. Zudem unterliegt der Straßengüterfernverkehr einer Konzessionierung, die den Marktzugang und damit die angebotenen Transportkapazitäten künstlich beschränkt. Der Bundesminister für Verkehr hat denn auch bereits mehrfach grundsätzliches Verständnis für die Probleme der deutschen Seehäfen bekundet<sup>4</sup> und als ersten Schritt die Deutsche Bundesbahn für 1984 von der Einzeltarifgenehmigungspflicht für Seehafenzu- und -ablaufverkehre freigestellt<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Vgl. z.B. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, vom 29. Oktober 1983, S. 11, sowie die Stellungnahmen norddeutscher Länderverkehrsminister in: Hansa, Jg. 121, 1984, Nr. 8, S. 612 f.

<sup>2</sup> Die deutschen Seehäfen sind außerdem auch dadurch benachteiligt worden, daß die Treibstoff-Freimenge im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr von 50 auf 200 l erhöht wurde; die im Ausland niedrigeren Dieselpöl-Preise begünstigen Transporte nach und von den Westhäfen.

<sup>3</sup> Vgl. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Bericht 1982/83, S. 78 ff. – Hamburger Hafen-Nachrichten, Jg. 36, 1983, Nr. 52/53, S. 1.

<sup>4</sup> Vgl. Werner Dollinger, *Liberalisierung im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen*. Weserlotse, Jg. 37, 1984, Nr. 2, S. 10 ff. – Hamburger Hafen-Nachrichten, Jg. 37, 1984, Nr. 9, S. 4. – Der Minister stützte sich u.a. auf eine Untersuchung der SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Der Stückgutumschlag der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen aus der Sicht der Nutzer).

<sup>5</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 15. Dezember 1983, S. 1.

Die Verbände der deutschen Binnenschifffahrt und des Straßenverkehrsgewerbes sehen demgegenüber die Ursachen der Umschlagseinbußen der deutschen Seehäfen in einer allgemein rückläufigen Transportnachfrage sowie in Unterschieden von Preisen und Qualitäten der angebotenen Umschlagsleistungen; teilweise führen sie auch an, daß die Flexibilität der Transportpreise größer als vielfach behauptet sei und daß sie selbst bereits Preiskonkzessionen machen<sup>6</sup>. Ebenso wie eine allgemeine Änderung des gesamten ordnungspolitischen Rahmens der Verkehrswirtschaft lehnen sie auch eine Liberalisierung der Märkte im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ab.

Ziel der vorliegenden Analyse ist es, die vorgetragenen Argumente auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen und Anhaltspunkte dafür zu gewinnen, ob die Forderung der deutschen Häfen nach tarifpolitischen Maßnahmen, die sie unter dem Schlagwort "blau = grün" vorbringen, berechtigt und ob daher eine Änderung der bisherigen Verkehrspolitik angezeigt ist.

### Schwache Zunahme des Hafenumschlags in Nordwesteuropa

Der Güterumschlag in den Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland (ohne Ostseehäfen), der Niederlande und Belgiens hat in den siebziger Jahren wesentlich langsamer als in den sechziger Jahren zugenommen; seit etwa 1980 war in wichtigen Häfen ein Rückgang zu verzeichnen (Tabelle 13<sup>\*</sup>). Der Umschlag der deutschen Nordseehäfen im Seeverkehr mit dem Ausland lag 1982 mit 119 Mill. t kaum höher als 1970. In den beiden westlichen Nachbarländern, die trotz zunehmender Wettbewerbsanstrengungen auch einiger Mittelmeerhäfen<sup>7</sup> nach wie vor die Hauptkonkurrenten um das Ladungsaufkommen von und nach der Bundesrepublik sind, expandierte der seewärtige Umschlag dagegen von 365 Mill. t (1970) auf 408 Mill. t (1982), d.h. um 0,9 vH jährlich.

Die deutsche Verkehrspolitik wirkt nun aber nicht auf den gesamten Verkehr der deutschen Nordseehäfen und der Rheinmündungshäfen ein, sondern im wesentlichen nur auf den mit Binnenverkehrsträgern nach bzw. von der Bundesrepublik (einschließlich West-Berlin) beförderten Teil. Beim Umschlag dieser Ladung stehen die deutschen Nordseehäfen und die Westhäfen in direktem Wettbewerb zueinander<sup>8</sup>.

Der binnenwärtige Transitverkehr<sup>9</sup> der Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen („ARA-Häfen“) nach bzw. aus der Bundesrepublik Deutschland hat im Zeitraum 1970–1981 im Jahresdurchschnitt um 1,3 vH bis auf 88,2 Mill. t zugenommen (Tabelle 14<sup>\*</sup>). Über

<sup>6</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 3. Dezember 1983, S. 3 (für den Straßengüterverkehr), und vom 10. Dezember 1983, S. 3 (für die Binnenschifffahrt).

<sup>7</sup> Vgl. etwa *Südhäfen*. Sonderbeilage der Deutschen Verkehrs-Zeitung vom 20. Dezember 1983. - Nach wie vor geht allerdings z.B. der seewärtige Außenhandel Bayerns zu über 90 vH über die Nordseehäfen. Vgl. *Bayern - ein umworbene Hinterland*. Transport-Dienst + Wirtschafts-Correspondent, Jg. 56, 1983, Nr. 20, S. 24.

<sup>8</sup> Aufgrund der geographischen Lage sind deutsche Häfen kaum am Verkehr von und nach den Niederlanden oder Belgien beteiligt; dieser wird über die Rheinmündungshäfen abgewickelt. Allerdings bestehen Wettbewerbsbeziehungen zwischen deutschen und niederländischen bzw. belgischen Häfen beim Umschlag für Drittländer (z.B. Österreich). Der damit verbundene Zu- und Ablaufverkehr, der immer Grenzen (zu einem Drittland) überschreitet, unterliegt jeweils besonderen Bestimmungen, die von den Regelungen des deutschen Binnenverkehrs abweichen.

<sup>9</sup> Der seewärtige Transitverkehr der ARA-Häfen von bzw. nach der Bundesrepublik Deutschland ist nicht unmittelbar als Konkurrenz zu den deutschen Seehäfen anzusehen, da in diesem Falle der Umschlag in den westlichen Häfen den Umschlag in deutschen Häfen nicht ersetzt, sondern ihn ergänzt. Diese Transporte (1980 rund 6,5 Mill. t) wurden daher hier im Rahmen des Transitverkehrs nicht berücksichtigt; sie sind im Gesamtverkehr der ARA-Häfen sowie der deutschen Nordseehäfen enthalten.

andere belgische und niederländische Häfen, insbesondere den aufstrebenden Containerhafen Zeebrügge, wurden erst relativ geringe Mengen befördert. Demgegenüber war der grenzüberschreitende Verkehr der Bundesrepublik (ohne Transit) über die eigenen Nordseehäfen im Jahr 1981 mit rund 105 Mill. t um etwa 4 vH geringer als 1970; in den Jahren 1982 und 1983 ging er weiter erheblich zurück. Von dieser Entwicklung waren allerdings nicht Hamburg und Bremen/Bremerhaven, sondern nur die anderen deutschen Nordseehäfen betroffen. Daß dennoch der gesamte Umschlag der deutschen Nordseehäfen im Verkehr mit dem Ausland geringfügig zunahm, beruhte ausschließlich auf dem Umschlag von Transitgut für das Ausland und die DDR, vornehmlich in Hamburg und den bremischen Häfen; dieser expandierte in Hamburg von etwa 9 Mill. t im Jahr 1970 auf 18,5 Mill. t (1981); in den bremischen Häfen von 0,9 Mill. t auf 2,8 Mill. t<sup>10</sup>. Ohne den Transit war der Auslandsverkehr Hamburgs und der bremischen Häfen über See 1981 mit 56 Mill. t um gut 1 vH geringer als 1970; er blieb also deutlich hinter dem Verkehr über die ARA-Häfen von und nach der Bundesrepublik zurück.

### Deutliche Einbußen der deutschen Seehäfen im Massengutverkehr

Das Transportaufkommen entwickelte sich innerhalb des Beobachtungszeitraums zwar bis etwa 1979 sowohl im Transitverkehr über die ARA-Häfen als auch im direkten Seeverkehr der Bundesrepublik über die eigenen Nordseehäfen ähnlich. Von dem scharfen Rückschlag während der weltweiten Rezession nach 1979 war jedoch der Umschlag der deutschen Nordseehäfen für deutsche Rechnung wesentlich stärker betroffen als der Transitverkehr der ARA-Häfen mit der Bundesrepublik; dieser ging von 1979 bis 1981 nur um 6 vH zurück, jener nahm mit 18 vH dreimal so stark ab. Bei allgemein rückläufigem Transportvolumen schrumpften vor allem bei Massengütern (Mineralöl und industriellen Rohstoffen) die Marktanteile der deutschen Nordseehäfen am seewärtigen Empfang von 1979 bis 1982 erheblich<sup>11</sup>:

- bei Mineralöl und Mineralölprodukten von 62 vH auf 50 vH,
- bei Steinkohle von 80 vH auf 55 vH,
- bei Eisenerz von 30 vH auf 26 vH,
- bei Futtermitteln von 62 vH auf 52 vH.

Dabei spielte der Umschlag von Mineralöl und Eisenerz die ausschlaggebende Rolle. Deshalb wurden von dem Rückgang auch weniger die bremischen Häfen und Hamburg als vor allem die Spezialhäfen wie Wilhelmshaven (Öl) und Emden (Erz) betroffen, deren Umschlag

<sup>10</sup> Quelle: Statistisches Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg, Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg, lfd. Jgg. - Statistisches Landesamt Bremen, Statistische Mitteilungen, Handel und Verkehr, lfd. Jgg. - Neben dem Durchfuhrverkehr vom Ausland durch die Bundesrepublik in das Ausland wurden dabei auch der sogenannte Durchgangsverkehr von und nach der DDR sowie die Einfuhren auf offene Zolllager (Hamburg) zum Transitverkehr gerechnet, da sie wirtschaftlich der Durchfuhr gleichstehen. Der sogenannte Seeumschlag (Umladung seewärts eingegangener Ladung auf ein anderes Schiff zur seewärtigen Ausfuhr) wurde jeweils doppelt, als seewärtiger Empfang und als seewärtiger Versand, gerechnet.

<sup>11</sup> Ermittelt aus Angaben in Statistisches Bundesamt (Wiesbaden), Fachserie 8: Verkehr, Reihe 1: Güterverkehr der Verkehrswege, und Reihe 5: Seeschifffahrt. Stuttgart, lfd. Jgg. - Dabei wurde jeweils der grenzüberschreitende Empfang der deutschen Nordseehäfen dem einkommenden Verkehr der Bundesrepublik aus den Niederlanden und Belgien mit Binnenverkehrsträgern gegenübergestellt; in den hier ausgewählten Güterkategorien dürfte es sich beim Empfang aus diesen Ländern fast ausschließlich um Transitverkehr (oder diesem wirtschaftlich gleichstehende Transporte) über deren Häfen handeln.

sich im Zeitraum 1979-1982 um 46 vH bzw. 51 vH verringerte. In den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven wurden demgegenüber (bis 1981) nur etwa 15 vH weniger Güter für deutsche Rechnung umgeschlagen.

### **Anteilsverluste auch beim Stückgut**

Während der Massengutumschlag somit erheblich schrumpfte, entwickelte sich der Verkehr mit Stück- und Partiegut, der für die deutschen Häfen im Hinblick auf seine relativ hohe Arbeitsintensität und hafenspezifische Wertschöpfung traditionell besonders bedeutsam ist, weniger ungünstig. Dennoch gingen auch in diesem Bereich – der z.B. solche Güterarten wie Früchte, Nahrungs- und Genußmittel, Holz, Eisen und Stahl, chemische Erzeugnisse und industrielle Halb- und Fertigwaren<sup>12</sup> umfaßt – zumindest zeitweilig Marktanteile verloren. Stück- und Partiegüter, von denen ein zunehmender Teil auf den Containerverkehr entfällt, werden in bedeutendem Umfang nur in den Universalhäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen umgeschlagen. Das Verkehrsaufkommen bei diesen Gütern fiel in Hamburg und den bremischen Häfen vor allem 1982 und 1983 gegenüber den ARA-Häfen leicht zurück. Im Zeitraum 1970-1981 hatte es in beiden Hafengruppen noch – jeweils insgesamt gesehen – gleich stark zugenommen, und zwar um rund 45 vH oder jahresdurchschnittlich um 3,5 vH. Allerdings expandierte der Transitverkehr mit Stückgut über die ARA-Häfen von bzw. nach der Bundesrepublik mit etwa 55 vH schon in den Jahren bis 1981 merklich stärker als der Stückgutumschlag in Hamburg und den bremischen Häfen. Diese Tendenz dürfte sich seither kaum grundlegend geändert haben (in jüngster Zeit war eine Zunahme des Verkehrs zu beobachten).

Im Transitverkehr über die Rheinmündungshäfen stiegen die Straßentransporte außerordentlich stark und damit weit mehr als die Leistungen der anderen Verkehrsträger an. Lastkraftwagen beförderten 1981 mit 6,5 Mill. t mehr als dreimal so viel Transitladung (davon 6 Mill. t Stückgut) wie 1970 (2 bzw. 1,9 Mill. t); die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate betrug fast 11 vH. Unmittelbar vergleichbare Angaben für den Hinterlandverkehr der deutschen Häfen liegen zwar nicht vor; doch nahm beispielsweise die Beförderung von Stückgut im Lkw-Fernverkehr zwischen den Städten (also nicht nur den Häfen) Hamburg, Bremen und Bremerhaven und der übrigen Bundesrepublik im Zeitraum 1970-1982 durchschnittlich nur um 2,8 vH zu.

### **Unterschiedliche Tarifbildungsverfahren vor allem im Stückgutverkehr wirksam**

Inwieweit waren die Verschiebungen der Marktanteile der deutschen Häfen gegenüber den ARA-Häfen tatsächlich von der unterschiedlichen Gestaltung der Frachttarife abhängig? Die Veränderungen im Massengutbereich (Tabelle 13\*) hatten vermutlich nur zu einem geringen Teil mit der Regulierung der Beförderungspreise im Binnenverkehr zu tun:

- Der Umschlag von Erdöl und Erdölprodukten wurde weitgehend durch die Rezession sowie durch die energiewirtschaftlichen Anpassungsprozesse seit 1974 bestimmt; so begünstigte z.B. ein auf Kosten der deutschen Rohöleinfuhren ausgeweiteter Import von Ölprodukten den Raffineriestandort Rotterdam gegenüber Wilhelmshaven.
- Bei Kohle dürften für das Zurückbleiben der deutschen Häfen gegenüber den Westhäfen vornehmlich das Kohlezollkontingent und der Verstromungsvertrag ausschlaggebend sein.

<sup>12</sup> Vgl. zur hier verwendeten Abgrenzung des "Stückguts" Tabelle 13\*.

- Der Erzumschlag ist eng mit der konjunkturellen und strukturellen Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie verknüpft; der gegenüber den ARA-Häfen überproportionale Rückgang der Transporte über die deutschen Nordseehäfen (insbesondere Emden) nach 1979 dürfte vornehmlich durch eine besonders starke Abnahme der Stahlerzeugung in den Räumen Dortmund und Salzgitter zu erklären sein.

Auch soweit die relative Wettbewerbsposition verschiedener Häfen nicht schon durch solche divergierenden Einflüsse, sondern durch unterschiedlich hohe Transportkosten bestimmt wird, spielen im Massengutverkehr oft natürliche Wettbewerbsbedingungen eine wesentliche Rolle, so vor allem im "Vorlandverkehr", also der seewärtigen An- und Abfuhr der Ladung.

Im Vorlandverkehr sind die seewärtigen Transportkosten nach den Rheinmündungshäfen oft niedriger als nach deutschen Nordseehäfen, weil vor allem Rotterdam von wesentlich größeren (also kostengünstigeren) Seeschiffen mit voller Ladung angelaufen werden kann als z.B. Hamburg oder Wilhelmshaven. Dieser Standortvorteil Rotterdams, der vor allem von der unter zunehmendem Wettbewerbsdruck stehenden Stahlindustrie genutzt wird, ist großenteils durch die größere Wassertiefe unmittelbar vor der Küste und die insbesondere im Vergleich zu Hamburg seenahe Lage der Umschlagsanlagen (Maasvlakte, Europoort) bedingt. Auch der Hinterlandverkehr, bei dem Massengüter weit überwiegend mit Binnenschiffen befördert werden, ist beim Umschlag über die ARA-Häfen oft billiger als beim Transport über deutsche Nordseehäfen. Auf dem Rhein können größere Binnenschiffe oder Schubverbände verkehren als auf den Flüssen und Kanälen Nordwestdeutschlands; zudem ist die Wasserstraßenentfernung nach allen deutschen Binnenhäfen des Rheingebiets (einschließlich Main und Neckar) beispielsweise von Rotterdam beträchtlich kürzer als von Emden, Bremen oder gar Hamburg.

Die Binnenschiffsfrachten sind für die Verlader im Verkehr mit den Rheinmündungshäfen aber auch deshalb niedriger, weil für internationale Transporte auf dem Rhein aufgrund der Mannheimer Akte sowohl die Preisbildung als auch der Zugang zum Markt weitgehend frei sind. Für innerdeutsche Binnenschifftransporte, einschließlich solcher von und nach den deutschen Seehäfen, gilt dagegen ein behördlich sanktioniertes Festfrachtensystem, das faktisch Mindestpreischarakter hat. Die ARA-Häfen dürften somit nicht nur durch leistungsfähigere Wasserstraßen, sondern auch durch administrative Einflüsse auf die Preise im deutschen Binnenverkehr begünstigt sein. Freilich dürften selbst bei freier Preisbildung im Hinterlandverkehr der deutschen Häfen die Tarife kaum so stark gesenkt werden können, daß sich dadurch die Kostenvorteile der westlichen Häfen im Massengutverkehr mit Binnenschiffen ausgleichen ließen. Die zunehmende Bevorzugung der Transportwege über die Rheinmündungshäfen für Massengüter wie Erze, Kohlen und Futtermittel, die zu dem beobachteten relativen Rückgang des Umschlags in den deutschen Häfen beigetragen haben dürfte, scheint somit zwar auch verkehrspolitische, überwiegend wohl aber durch natürliche Kostenvorteile bedingte Ursachen zu haben<sup>13</sup>.

Im Stückgutverkehr mit deutschen Häfen einerseits und niederländischen bzw. belgischen Häfen andererseits differieren die seewärtigen Transportkosten sehr viel weniger als im Massengutverkehr, weil Schiffe, die wegen ihrer Größe in Hamburg oder in den bremischen Häfen nicht mehr abgefertigt werden können, auch für Containertransporte kaum in Betracht kommen. Im konferenzgebundenen Linienverkehr bilden ohnehin die Häfen von Antwerpen bis Hamburg eine einheitliche "Range"; im Verkehr mit allen Häfen dieser

<sup>13</sup> In diesem Sinne auch Hellmuth St. Seidenfus, *Durch 'Korridorlösung' Wettbewerbsposition stärken*. Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 24. März 1984, S. 3.

Ränge werden jeweils gleiche Seefrachtraten angewendet<sup>14</sup>. Der Einfluß der Kosten des landwärtigen Transports auf die Wettbewerbslage der Häfen ist deshalb im Stückgutverkehr relativ größer; dabei haben die Tarife der Eisenbahn und des Lastkraftwagens mehr Bedeutung als die Frachten der Binnenschifffahrt, die verhältnismäßig wenig Stückgut befördert. Im Verkehr mit Massen-Stückgütern – wie Eisen und Stahl – und im Containerverkehr der ARA-Häfen hat allerdings die Rheinschifffahrt einen beträchtlichen, offenbar weiter zunehmenden Beförderungsanteil erreicht<sup>15</sup>. Angesichts der ausgeprägten Konkurrenz der sich frei bildenden Rheinschiffahrtsfrachten wurden die Bahntarife im Containertransport zwischen Deutschland und den Niederlanden bereits herabgesetzt. Obgleich die Preisbildung im Eisenbahnverkehr anders als in der freizügigen Rheinschifffahrt an behördliche Regeln gebunden ist, konnte und kann die Bahn also durchaus auf Änderungen der Rheinschiffahrtsfrachten reagieren. Seit der Aufhebung der Einzeltarifgenehmigungspflicht Ende 1983 gilt dies allerdings verstärkt auch im Verkehr mit deutschen Seehäfen. Preisunterschiede, die letztlich auf der größeren Leistungsfähigkeit des Rheins als Verkehrsweg beruhen, dürften freilich auch durch eine Herabsetzung der Bahntarife kaum aus der Welt zu schaffen sein<sup>16</sup>.

Somit sind immer dann, wenn die deutsche Kanalschifffahrt oder andere Verkehrsträger mit dem Binnenschifftransport auf dem Rhein konkurrieren, vorwiegend natürliche und nicht verkehrspolitische Bestimmungsgründe ausschlaggebend dafür, daß die deutschen Nordseehäfen Marktanteile zugunsten der Westhäfen verlieren. Dies ist aber dort anders, wo im Zu- und Ablaufverkehr ausschließlich Landverkehrsträger eingesetzt werden. Die Westhäfen verfügen nämlich weder im Eisenbahn- noch im Straßenverkehr über Transportwege von und nach der Bundesrepublik, die den Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen so eindeutig überlegen sind, wie es der Rhein gegenüber Elbe/Elbe-Seitenkanal, Weser, Dortmund-Ems- und Mittelland-Kanal ist. Da für den deutschen Binnenverkehr Mindestfrachtraten administrativ verfügt werden, die höher sind als die Mindestfrachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr, kann die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen erheblich beeinträchtigt werden. Zwar wird vom Bundesverkehrsministerium inzwischen der Deutschen Bundesbahn (vorerst nur bis Ende 1984) mehr Spielraum für die Preisbildung eingeräumt, aber im Stückgutverkehr über die ARA-Häfen von bzw. nach der Bundesrepublik ist nicht die Eisenbahn, sondern der Lastkraftwagen der wichtigste Landverkehrsträger (Tabelle 14<sup>16</sup>). Die außerordentlich rasche Zunahme seiner Bedeutung dürfte wohl auch mit der früher unzureichenden Flexibilität der Bahntarife zusammenhängen, die zu Verkehrsverlusten für die Schiene geführt und dabei auch Ladung vom Eisenbahntransport über deutsche Häfen zum Straßenverkehr über die Westhäfen abgelenkt haben mag. Angesichts des hohen Marktanteils des Lkws werden in der folgenden Analyse des Einflusses, den die unterschiedli-

<sup>14</sup> Allerdings könnte die Wettbewerbsstellung der deutschen Seehäfen auch bei gleichen Seefrachtraten innerhalb der Antwerpen/Hamburg-Ränge bedroht werden, wenn sich der kürzlich von der Hafenverwaltung Rotterdam beschlossene neue Tarif durchsetzen läßt, mit dem der Anteil der reedereiseitig zu tragenden Hafenkosten erhöht werden soll; dies käme faktisch einer Herabsetzung der Seefrachtraten von und nach Rotterdam gleich (sofern nicht die Reedereien mit einem Frachtzuschlag reagieren und damit die Gleichstellung der zur genannten Range gehörigen Häfen aufheben). Vergleichbare Bemühungen der deutschen Häfen hätten möglicherweise eher deren Streichung aus den Fahrplänen zur Folge, weil die Reedereien den steigenden Kosten nur durch Rationalisierung – wie verminderte Zahl von Anlaufhäfen – begegnen können.

<sup>15</sup> So werden gegenwärtig die Umschlagsanlagen für den Containerverkehr in mehreren deutschen Niederrheinhäfen beträchtlich erweitert oder ausgebaut.

<sup>16</sup> Die Wettbewerbsposition Antwerpens wurde z.B. durch die Eröffnung des Rijn-Schelde-Kanals im Jahre 1975 erheblich verbessert, da ein sehr großer Teil der dort im Transit für deutsche Rechnung umgeschlagenen Güter mit Binnenschiffen weitertransportiert wird.

chen Preisbildungsverfahren auf die Wettbewerbsposition der Häfen haben, die Bedingungen des Straßengüterverkehrs (für Stückgüter und Container) zugrundegelegt.

### Erhebliche Preisunterschiede im Straßengüterverkehr

Für Transporte im Straßengüterfernverkehr innerhalb der Bundesrepublik, also auch im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen, gilt der Reichskraftwagentarif (RKT). Bei Transporten von und nach den Niederlanden und Belgien sind der deutsch-niederländische bzw. der deutsch-belgische Straßengütertarif (DNST bzw. DBST) anzuwenden. Alle diese Tarife sind Margentarife, d.h. das Beförderungsentgelt darf innerhalb einer behördlich festgelegten Spanne frei vereinbart werden. Dabei sind die Regeltarifsätze im RKT durchweg höher als im grenzüberschreitenden Verkehr, die zulässigen Margen dagegen geringer (15,7 vH gegenüber 23 vH im DNST bzw. DBST, jeweils bezogen auf die Obergrenze der Marge)<sup>17</sup>. Obwohl das Angebot im Fernverkehr durch die Konzessionspflicht beschränkt ist, liegen die tatsächlich gezahlten Entgelte infolge des Wettbewerbs im Straßenverkehrsgewerbe meist an oder doch in der Nähe der unteren Grenze der Spanne; sie sind also faktisch Mindestpreise.

Im Verkehr innerhalb der Bundesrepublik gibt es zwar – anders als im Verkehr mit den Niederlanden und Belgien – neben den Regeltarifen auch zahlreiche Ausnahmetarife, die zum Teil speziell für Transporte von und nach den deutschen Seehäfen gelten. Doch kann auch im internationalen Verkehr die untere Grenze des tariflichen Beförderungsentgelts unter bestimmten Voraussetzungen noch durch Preisvereinbarungen zwischen Absender und Transportunternehmer unterschritten werden. Im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen ist dies wohl grundsätzlich ebenfalls möglich, doch sind die Bedingungen dafür bisher wesentlich enger. Für den besonders wichtigen Containerverkehr gelten der deutsch-niederländische und der deutsch-belgische Tarif nicht; hier stehen einer faktisch freien Preisbildung im grenzüberschreitenden Verkehr die für den Containertransport innerhalb der Bundesrepublik geltenden besonderen Ausnahmetarife AT 965 und 966 gegenüber. Dabei besteht vermutlich ebenfalls ein erhebliches Preisgefälle: Ausländische Unternehmer bieten die Zugkraft für den Transport eines Containers im grenzüberschreitenden Verkehr anscheinend bereits zu Entgelten an, die beträchtlich unter den Sätzen der deutschen Ausnahmetarife für den Containertransport liegen<sup>18</sup>.

Analysiert man zunächst die Wirkung der Regeltarife, so ist – gemessen an den jeweiligen Margenuntergrenzen in der Ladungsklasse A/B, 24 t des RKT einerseits und der ihr etwa entsprechenden Klasse I, 23 t des DNST bzw. DBST andererseits<sup>19</sup> – in dem (im Wettbe-

<sup>17</sup> Eine zusätzliche Erweiterung der Margen im grenzüberschreitenden Verkehr auf 30 vH ist gegenwärtig seitens der EG-Kommission geplant. Vgl. Lothar Jolmes, *Die deutsche Seehafenverkehrswirtschaft wird „diskriminiert“*. Hansa, Jg. 121, 1984, Nr. 6, S. 434.

<sup>18</sup> Für den Verkehr mit den Niederlanden und Belgien werden Schleppentgelte von DM 1,40 bzw. DM 1,20 je km genannt gegenüber DM 1,80 innerhalb der Bundesrepublik (vgl. Hamburger Abendblatt vom 11. April 1984); nach mündlichen Informationen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr betragen die Unterschiede sogar bis zu fast 50 vH. – Da außer den Schleppentgelten aber auch noch andere Kosten anfallen, z.B. für das Fahrgestell, und diese Kosten sich zwischen deutschen und ausländischen Unternehmern kaum oder doch weniger stark als die Schleppentgelte unterscheiden dürften, differieren die Gesamtkosten der Containertransporte von oder nach deutschen bzw. ausländischen Häfen prozentual vermutlich weniger stark als die reinen Schleppentgelte.

<sup>19</sup> Nach den genannten Tarifen sind die Beförderungspreise bei gegebener Transportentfernung nach Güter- und Gewichtsklassen differenziert; diese sind zwischen den Tarifen nicht unmittelbar vergleichbar. Die Gewichtsklassen haben allerdings meistens untergeordnete Bedeutung, da ein Verlader stets versuchen wird, die Ladekapazität



werb der Seehäfen um das west- und süddeutsche Hinterland relevanten) Entfernungsbereich ab etwa 200 km die Fracht im grenzüberschreitenden Verkehr bedeutend niedriger als nach dem RKT. Bei Entfernungen von etwa 200 bis 500 km beträgt der Abstand rund 30 vH der RKT-Fracht; über 500 km sinkt er allmählich und macht bei 1000 km Entfernung noch gut 18 vH aus. Eine Gewichtstonne aus einer Sendung von 24 t bzw. 23 t kann z.B. für 40 DM im Inlandsverkehr 170 km, im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Niederlanden und Belgien dagegen 270 km weit, für 60 DM: 290 km bzw. 480 km und für 85 DM: 480 km bzw. 780 km weit transportiert werden.

Die Folgen derart großer Frachtunterschiede für das Wettbewerbsverhältnis der Häfen werden am besten deutlich, wenn man stark vereinfachend unterstellt, daß die Einzugsgebiete der Häfen allein von den binnenwärtigen Transportkosten bestimmt werden. Unter dieser Voraussetzung gibt es innerhalb der Bundesrepublik ein großes Gebiet, das infolge der faktisch für Beförderungen von und nach den Rheinmündungshäfen niedrigeren Frachtsätze je Tonnenkilometer von diesen Häfen bedient werden kann; bei entfernungsabhängigen, von und nach gleich weit entfernten Häfen gleich hohen Transportpreisen würde es dagegen in das Hinterland der deutschen Häfen fallen. Im Verhältnis zwischen Rotterdam und Bremen, dem für die meisten Orte im Bundesgebiet nächstgelegenen deutschen Hafen, geht es dabei etwa um ein Gebiet, das wie folgt begrenzt ist:

- Von einer Linie, die von der deutsch-niederländischen Grenze (ungefähr bei Enschede) über das Ruhrgebiet (etwa Bochum/Gelsenkirchen), Frankfurt am Main und Stuttgart nach Südosten verläuft. Die auf dieser Linie liegenden Orte sind (tariflich) gleich weit von Rotterdam und von Bremen entfernt; südlich davon ist der Weg von Rotterdam kürzer. Bei jeweils in gleicher Weise entfernungsabhängigen Frachtsätzen wären auch die Transportpreise nach diesen Orten von den beiden Häfen gleich hoch.
- Von einer zweiten Linie, die weit nordöstlich der ersten etwa über Münster und Kassel verläuft und östlich Kassel bereits an die Grenze zur DDR stößt; südlich dieser Linie sind die tatsächlichen Transportpreise (in den erwähnten Güterklassen des DNST bzw. RKT) ab Rotterdam niedriger als ab Bremen.

Im gesamten Gebiet zwischen diesen beiden Linien genießt Rotterdam Wettbewerbsvorteile, die durch die unterschiedlichen Regeltarife im (Straßen-)Transport bedingt sind (Tabelle 15\*). Die Differenz zugunsten Rotterdams beträgt z.B. im Verkehr mit Dortmund 23 vH der Fracht von oder nach Bremen, mit Stuttgart 26 vH, mit München 18 vH und mit Kassel immer noch 4 vH. Werden nicht die jeweils höchsten, sondern die niedrigsten Tarifklassen des RKT und des DNST (nämlich F bzw. IV) miteinander verglichen, so vergrößern sich die Differenzen noch. Bei entfernungsabhängigen, jedoch im Verkehr mit Rotterdam und mit Bremen jeweils gleichen Frachtsätzen würde das genannte Gebiet hingegen noch zum Hinterland Bremens gehören.

Die Benachteiligung der deutschen Seehäfen wird allerdings dort gemildert, wo für Transporte innerhalb der Bundesrepublik nicht der Regeltarif, sondern Ausnahmetarife (AT) anzuwenden sind. Durch diese Tarife werden die Frachtkostenvorteile der Westhäfen mehr oder weniger stark vermindert. Insbesondere im Verkehr mit weit entfernten Herkunftsorten und Bestimmungsorten in der Bundesrepublik können die deutschen Seehäfen zuweilen

---

des Fahrzeugs voll auszulasten. Außer bei sehr sperriger Ladung wird dabei die höchste (d.h. günstigste) Gewichtsklasse angewendet; dies ist im RKT die 24-t-Klasse, im DNST und DBST die 23-t-Klasse. Die einzelnen Güterarten werden in den beiden letzteren, insgesamt gesehen, anscheinend etwas häufiger in niedrigere (für den Verloader preisgünstigere) Güterklassen eingestuft als im RKT, obwohl im Einzelfall auch das Gegenteil vorkommen kann.

sogar ihrerseits Wettbewerbsvorteile erlangen. Dies läßt sich z.B. am AT 860 für Eisen- und Stahlwaren zeigen; anstelle der Regelklasse A/B des RKT steht bei Apparaten, Fahrzeugen, Maschinen, Motoren, Elektrogeräten aus Eisen oder Stahl der Klasse I des DNST (bzw. DBST) im Verkehr mit deutschen Seehäfen der AT 860 gegenüber. Der Transportkostenvorteil Rotterdams sinkt dabei z.B. ab Dortmund (Frankfurt) von 23 vH auf gut 1 vH (von 29 vH auf 2 vH) der Frachten nach Bremen. Bei Transporten ab München wird der Weg über Bremen sogar vorteilhafter als der über Rotterdam (Frachtunterschied statt 18 vH zugunsten Rotterdams nunmehr 2,5 vH zugunsten Bremens). Ähnlich können sich Ausnahmetarife für See-Einfuhrgüter auswirken. Die Bedeutung der AT ist im einzelnen allerdings sehr unterschiedlich, weil diese jeweils nur für eine begrenzte Zahl von Gütern, teilweise auch nur für bestimmte Verkehrsrelationen, gelten und gegenüber den Regelfrachten unterschiedlich stark ermäßigt sind. Überdies muß der Einfluß von Ausnahmetarifen deutscher Landverkehrsträger auf die Wettbewerbslage der Seehäfen auch bei solchen Gütern relativiert werden, die (wie Eisen und Stahl) von und nach den ARA-Häfen vorzugsweise auf dem Rhein zu niedrigen freien Binnenschiffsfrachten transportiert werden. Insgesamt dürften für 40 vH des Umschlags der deutschen Häfen Bundesbahn- oder Lkw-Ausnahmetarife gelten.

Schlußfolgerungen, die man in bezug auf den Wettbewerb zwischen Bremen und Rotterdam ziehen kann, gelten grundsätzlich auch für die Konkurrenz zwischen Antwerpen und Bremen sowie im Verhältnis der niederländischen bzw. belgischen Häfen zu Hamburg. So ist beispielsweise die (Regel-)Fracht ab Antwerpen nach Nürnberg trotz etwas größerer Entfernung rund ein Viertel niedriger als von Hamburg nach dort (Tabelle 15<sup>a</sup>). Die Westhäfen haben auch in diesen Fällen Wettbewerbsvorteile im Verkehr mit einem großen Gebiet innerhalb der Bundesrepublik, das je nach der geographischen Lage der konkurrierenden Häfen zueinander jeweils etwas anders abgegrenzt ist.

Die Tatsache, daß der inländische Verkehr der Bundesrepublik weit stärker reguliert ist als der grenzüberschreitende Verkehr, verzerrt immer die Wettbewerbsbedingungen im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Häfen gegenüber Transporten nach und von den Rheinmündungshäfen. Da die deutschen Regeltarife bei gleicher Entfernung stets höher als die deutsch-niederländischen und deutsch-belgischen Tarife liegen,

- verstärken sie Nachteile der deutschen Häfen bei den Zu- und Ablaufkosten (z.B. im Verkehr mit dem linksrheinischen Gebiet),
- verwandeln sie geringe Kostenvorteile der deutschen Häfen in Nachteile,
- vermindern sie Vorteile der deutschen Häfen.

Selbst wo im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen Ausnahmetarife gelten, bleiben im Vergleich zu den hypothetischen, von und nach gleich weit entfernten Häfen jeweils gleich hohen Transportpreisen diese Effekte regelmäßig erhalten. Die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen im Stückgutverkehr wird somit durch die Unterschiede der Tarifbildung im nationalen und im internationalen Verkehr gegenüber dem hypothetischen Zustand gleicher entfernungsabhängiger Transportpreise verschlechtert. Dabei ist für die deutschen Seehäfen vor allem bedenklich, daß ihre Wettbewerbsstellung auch im Containerverkehr, der die konventionellen Stückguttransporte immer mehr ablöst, durch die Verkehrsordnung der Bundesrepublik stark beeinträchtigt wird.

In der Realität geben zwar Unterschiede der landwärtigen Zu- und Ablaufkosten nicht allein den Ausschlag für die Hafenauswahl; daneben spielen z.B. die Qualität der Hafendienstleistungen, die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Abfertigung der Schiffe oder auch historisch gewachsene Präferenzen der Verfrachter eine Rolle. Die Einzugsgebiete der Häfen überschneiden sich

daher vielfältig. Gleichwohl dürften solche Unterschiede immer bewirken, daß ein Hafen nur dann Ladung für bestimmte binnenländische Empfangs- bzw. Versandplätze umschlagen kann, wenn er die im Vergleich zu (mindestens) einem Konkurrenzhafen höheren Kosten des Hinterlandverkehrs etwa durch Qualitäts- oder Preisvorteile im Vorlandverkehr oder beim Hafenumschlag ausgleicht. Nun sind die Bedingungen im Vorlandverkehr, die sich auf die Höhe der Seefrachtraten auswirken, für die Rheinmündungshäfen, insgesamt gesehen, häufig sogar besser als für die deutschen Nordseehäfen. Die höheren Landtransportkosten lassen sich daher kaum durch niedrigere Kosten im seewärtigen Verkehr kompensieren. Die deutschen Häfen müssen den Verladern deshalb fast immer preisgünstigere oder qualitativ bessere Leistungen als die Rheinmündungshäfen anbieten, wenn sie z.B. Ladung für die Räume Dortmund, Kassel, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg oder München gewinnen wollen. Die Unternehmen der deutschen Seehafenwirtschaft werden mithin gezwungen, die verkehrspolitisch überhöhten Preise der deutschen Binnenverkehrsträger durch eigene Anstrengungen auszugleichen; sie müssen insofern Ineffizienz oder rentenartige Erlösbestandteile der Verkehrsunternehmen finanzieren. Eine zunehmende Lockerung der Preisbildung nur im grenzüberschreitenden Verkehr verschärft diese Situation.

### Mehr Spielraum für marktgerechte Transportpreise nötig

Die Verkehrsordnung in der Bundesrepublik Deutschland ist nachteilig für die Verloader und die deutschen Seehäfen. Eine Freigabe von Preisen und Kapazitäten wäre das ökonomisch geeignete Mittel, um diese Nachteile zu beseitigen. Wenn die Verkehrspolitik weder so weit gehen noch die Preisbildungsverfahren im grenzüberschreitenden und im Inlandsverkehr allgemein angleichen will, kommt als Sofortmaßnahme in Betracht, die Tarifbildung lediglich im Zu- und Ablauf von und nach den deutschen Seehäfen zu liberalisieren; dies müßte auf eine deutliche Senkung des Preisniveaus für diese Transporte hinauslaufen. Derartige Anpassungen der Tarife für einzelne deutsche Verkehrsrelationen an die Preise konkurrierender grenzüberschreitender Verkehre hat es in der Vergangenheit bereits gegeben<sup>20</sup>. Auch eine Unterscheidung der Tarife danach, ob die beförderten Güter im Bundesgebiet verbleiben oder über See ausgeführt werden (et vice versa), gibt es bereits seit langem in den Seehafen-Ausnahmetarifen (die allerdings als Wettbewerbstarife der Deutschen Bundesbahn zu betrachten sind). Die Preisbildung könnte beispielsweise dadurch weiter liberalisiert werden, daß

- die Tarife im Verkehr mit den deutschen Seehäfen völlig von den Tarifen im übrigen deutschen Binnenverkehr gelöst werden,
- für alle seewärts aus- oder eingeführten Güter von und nach allen Orten ein Ausnahmetarif gilt (neben dem im Einzelfall noch günstigere Tarife beibehalten werden könnten),
- die Mindestmenge für Sonderabmachungen im Verkehr von und nach deutschen Seehäfen (gegenwärtig 500 t jeweils in drei Monaten) erheblich herabgesetzt wird oder

<sup>20</sup> Zu verweisen ist etwa auf das Beispiel der Kiestransporte vom Oberrhein. Um die Benachteiligung der Kiesproduzenten auf der badischen Rheinseite gegenüber ihren Konkurrenten auf der elsässischen Seite aufzuheben, wurde im Jahre 1976 die Minusmarge des einschlägigen innerdeutschen Binnenschiffstarifs von 7 auf 35 vH angehoben und so die innerdeutsche Kiesfracht der entsprechenden Fracht im grenzüberschreitenden Verkehr angeglichen. Vgl. Helmut Wilps, *Wechselwirkungen der Preispolitik im nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr aus Verladersicht*. In: Preisbildung und Tarifpolitik im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, 40, Köln 1977, S. 126 f.

- die Beschränkung der einzelnen Sonderabmachungen auf jeweils nur eine Verkehrsverbindung oder einen Ursender oder einen Empfänger (§ 22a GüKG) aufgehoben wird und diese allgemein auch für Sammelladungen zugelassen werden.

Um eine Senkung der Transportpreise zu erreichen, wird es allerdings erforderlich sein, die Zahl der Konzessionen zu erhöhen. Da eine Betriebspflicht im Straßenverkehr fehlt, könnten sonst die Fuhrunternehmer ihre vorhandenen Lastkraftwagen lieber im lohnenderen Inlandsverkehr als für Transporte von und nach den Seehäfen einsetzen<sup>21</sup>.

### Verstärkte Anstrengungen auch der Häfen erforderlich

Nachteilige Auswirkungen der gegenwärtigen Verkehrspolitik auf die deutschen Seehäfen sind nach den Ergebnissen der vorangegangenen Analyse der Preisbildung unverkennbar; sie haben sich aber bei den verschiedenen Güterkategorien mit unterschiedlicher Stärke bemerkbar gemacht. Der beträchtliche Rückgang des Gesamtumschlags in den deutschen Nordseehäfen seit 1979 hat sich auf den Massengutverkehr konzentriert. Die Schrumpfung in diesem Sektor traf die auf Massengüter spezialisierten Häfen wie Emden, Wilhelmshaven oder Nordenham stärker als Hamburg und Bremen/Bremerhaven und war (außer von konjunkturellen Einflüssen) überwiegend davon abhängig, daß die Rheinmündungshäfen über günstigere natürliche Voraussetzungen für einen möglichst billigen Transport ins Hinterland verfügen als die deutschen Häfen.

Im Stückgutbereich (einschließlich Container) ist der Umschlag in Hamburg und den bremsischen Häfen bislang zwar nur wenig hinter dem Transitverkehr über die ARA-Häfen zurückgeblieben. Ihre verkehrspolitisch bedingte Benachteiligung durch die höheren Tarife im Hinterlandverkehr hatte aber doch zur Folge, daß ihr Umschlag nur relativ verlangsamt zunahm; die Marktanteile der deutschen Häfen dürften jedenfalls tendenziell gedrückt werden, solange diese Benachteiligung besteht. Es muß zudem angenommen werden, daß die befürchteten Einbußen in den deutschen Seehäfen bislang nur deshalb vermieden werden konnten, weil es diesen noch gelang, die Belastungen, die ihnen durch die hohen Preise im innerdeutschen Verkehr erwachsen, durch besondere eigene Anstrengungen aufzufangen<sup>22</sup>.

Eine tarifliche Gleichbehandlung könnte diese Problematik für die Zukunft entschärfen<sup>23</sup>. Zu berücksichtigen ist dabei freilich, daß sich Effekte für die Häfen nicht schon allein aus dem Vorhandensein differierender Tarife im nationalen und im grenzüberschreitenden Verkehr (bzw. ihrer Angleichung) ergeben, sondern erst aus dem Ladungsaufkommen der Gebiete, die infolge der Tarifunterschiede im Verkehr z.B. mit Rotterdam niedrigere Zu- und Ablaufkosten als im Verkehr mit Bremen haben. Gerade die als Herkunfts- bzw. Bestimmungsgebiete von Ladung bedeutendsten Regionen, nämlich die Ballungsräume

<sup>21</sup> Die Erteilung zusätzlicher Konzessionen wäre insbesondere auch dann dringlich, wenn die kürzlich gefaßten Beschlüsse der EG-Verkehrsministerkonferenz zur Verkehrspolitik im grenzüberschreitenden Transport, die eine spürbare Aufstockung der Gemeinschaftskontingente vorsehen, realisiert werden. Vgl. dazu Deutsche Verkehrszeitung vom 12. Mai 1984, S. 1.

<sup>22</sup> Vgl. in diesem Zusammenhang zur Preisbildung in den konkurrierenden Häfen Lothar Jolmes, *Harmonisierung der Hafenkosten?* Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, Jg. 16, 1980, Nr. 3, S. 250 f. - Die veröffentlichten Tarife für die Hafenleistungen sind oft nicht aussagefähig, weil die Unternehmen ihre tatsächlichen Entgelte den niedrigeren Kosten des Transports über die ARA-Häfen anpassen müssen.

<sup>23</sup> Das Argument, bei einer partiellen Liberalisierung würden die deutschen Importeure gegenüber den in der Nähe der Seehäfen ansässigen Produzenten gleichartiger Güter bevorzugt, ist insoweit nicht stichhaltig, als auch gegenwärtig die letzteren gegenüber Einfuhren über die ARA-Häfen benachteiligt werden. Es unterstreicht allerdings die Problematik der unterschiedlichen Verkehrsordnungen.

Ruhrgebiet, Rhein/Main und Rhein/Neckar bis Stuttgart, sind allerdings (gemessen an den Tarifkilometern) von Bremen annähernd ebensoweit entfernt wie von Rotterdam. Ihr großes Transportaufkommen wäre mithin selbst bei Anwendung gleicher behördlich fixierter Tarife zwischen den beiden Häfen umstritten. Dies würde vermutlich sogar bei einer völlig freien Preisbildung für Straßenverkehrsleistungen gelten. Auch dann ginge die Straßenentfernung (die sich nicht wesentlich von der Tarifentfernung unterscheidet) in die Kalkulation der Transportaufträge ein; prima facie spricht nichts dafür, daß andere Faktoren - etwa die Qualität der Straßenverbindungen oder die Chance, Rückladung zu finden - die deutschen Häfen gegenüber den Rheinmündungshäfen begünstigen würden. Zudem kann die unterschiedliche Regelung im grenzüberschreitenden und im innerdeutschen Verkehr nicht als alleinige Ursache von Problemen der deutschen Häfen angesehen werden. Dazu tragen vielmehr auch strukturelle Veränderungen bei, die sich im Seeverkehr vollziehen; so scheint sich gegenwärtig eine weitere Verringerung der Zahl der Anlaufhäfen im Containerverkehr abzuzeichnen<sup>24</sup>. Eine weitere Hafenkonzentration dürfte die deutschen Häfen benachteiligen.

Die deutschen Nordseehäfen müssen sich deshalb künftig sogar noch mehr als bisher darum bemühen, natürliche Nachteile der geographischen Lage, der geringeren Wassertiefen und des schlechteren Anschlusses an die Binnenwasserstraßen im Vergleich zu den Rheinmündungshäfen durch besondere Leistungen und Akquisitionsbemühungen auszugleichen. In der Verkehrspolitik ist es allerdings geboten, den bisherigen Kurs, der für überhöhte Preise und Kosten im Inland sorgt, aufzugeben. Gegenwärtig hindert sie die Häfen daran, den Strukturwandel, dem sie ausgesetzt sind, erfolgreich zu bewältigen. Eine partielle Liberalisierung nach dem erläuterten Muster würde zugleich einen Schritt in die richtige Richtung darstellen, da eine allgemeine Lockerung der Regulierung des Verkehrswesens zunehmend als notwendig angesehen wird.

<sup>24</sup> Als Warnzeichen muß die Entscheidung der United States Lines betrachtet werden, in ihrem mit neuen, sehr großen Containerschiffen (über 4 000 TEU) durchzuführenden "Rund-um-die-Welt"-Dienst als einzigen nordwestkontinentalen Hafen nur noch Rotterdam anzulassen. Auch die Evergreen Lines (Taiwan) wird allein Rotterdam bedienen. Vgl. Transport-Dienst + Wirtschafts-Correspondent, Jg. 57, 1984, Nr. 11/12, S. 28. - Zu den absehbaren Wandlungen vgl. Hans Böhme, *Perspektiven und Probleme der Weltschiffahrt*. Schiff & Hafen, Jg. 36, 1984, Nr. 1, S. 11-14, sowie ders., *The Changing Framework of Shipping, Trends of Trade, Technology, and Policies*. Marine Policy, Vol. 8, 1984, No. 3 (im Druck).