

Die Bedeutung der Bahn und der deutschen Seehäfen im seewärtigen Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland

VON HARALD JÜRGENSEN

Die internationale Handelsverflechtung der deutschen Wirtschaft hat in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich zugenommen. Wer am Außenhandel mit Gütern und Dienstleistungen partizipierte, konnte von den dort erzielten überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten profitieren. Im Durchschnitt der Jahre 1970 bis 1987 übertraf das reale Wachstum der Export- und Importwerte das Realwachstum des Sozialprodukts um mehr als das Doppelte. Bis zu Beginn der 90er Jahre gelten ähnlich günstige Perspektiven.

Vor diesem Hintergrund wird die Bedeutung der Bahn und der deutschen Seehäfen im seewärtigen Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland analysiert. Denn die weltwirtschaftliche Entwicklung und der Grad der internationalen Arbeitsteilung, an der die Bundesrepublik als zweitgrößte Handelsnation der Welt in besonders hohem Maße partizipiert, geben den Rahmen an, in dem sich der Verkehr entwickeln kann.

Die Wachstumschancen, die sich mit der Außenhandelsorientierung der Verkehrsträger verbinden, sind in der Tat beträchtlich. Seit dem Jahr 1970 sind die deutschen Exporte real um durchschnittlich 4,8 v. H. p. a. und die Importe um 4,2 v. H. p. a. gestiegen, während das Bruttosozialprodukt real nur um 2,2 v. H. p. a. wuchs. 1987 erreichte der Außenhandel mit Gütern und Dienstleistungen einen Anteil von etwa einem Drittel am Bruttosozialprodukt. 1970 lag diese Quote noch bei 22 v. H.

Die quantitative und qualitative Beurteilung der Rückwirkungen dieser Außenhandelsentwicklung auf die Verkehrsträger sowie auf den Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr der Bundesrepublik Deutschland setzt zuerst die Klärung zweier Fragen voraus:

- Mit welchen Regionen der Welt entwickelt sich der Handel besonders dynamisch, und wie stellt sich die Außenhandelsverflechtung der Bundesrepublik Deutschland mit diesen Regionen dar?
- Wie verändert sich bei der zunehmenden Außenhandelsverflechtung die Güterstruktur?

Mengen- und Struktureffekte sind wichtige Determinanten der anfallenden Transportaufgaben und lassen Rückschlüsse auf die zukünftige Aufgabenteilung der einzelnen Verkehrsträger zu.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Harald Jürgensen
Institut für Verkehrswissenschaft
der Universität Hamburg
Von Melle Park 5
2000 Hamburg 13

I. Die Entwicklung des deutschen Außenhandels

Die traditionell wichtigsten Handelspartner der Bundesrepublik Deutschland sind ihre europäischen Nachbarländer. Auf den EG-Raum allein konzentrierten sich im Jahr 1987 52 v. H. aller Exporte und Importe. Zusammen mit den anderen europäischen Ländern erhöht sich der Anteil auf 72 v. H. (Ausfuhr) bzw. 69 v. H. (Einfuhr). Diese exponierte Stellung Europas im deutschen Außenhandel hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten nur unwesentlich verändert.

Unter diesen europäischen Handelspartnern belegten Frankreich, die Niederlande, Italien, Großbritannien und Belgien/Luxemburg mit Außenhandelsanteilen zwischen 12 v. H. und 7 v. H. die ersten fünf Plätze. Auch hier sind seit 1970 nur marginale Anteilsverschiebungen aufgetreten. Bis auf die skandinavischen Länder und das Vereinigte Königreich haben alle europäischen Handelspartner eines gemeinsam: Der Warenverkehr wird bevorzugt über die „grüne Grenze“ abgewickelt und führt somit am Seeschiff vorbei.

Trotzdem sind für einen nicht unerheblichen Teil des europäischen Handels und natürlich des Außenhandels mit überseeischen Regionen die Häfen die Aus- und Einfallstore. Dank der niedrigen Seetransportkosten liegen die Welthäfen untereinander in ungewöhnlich niedrigen ökonomischen Entfernungen.

Die Bedeutung der Vereinigten Staaten und Kanadas als größtem außereuropäischen Absatzmarkt deutscher Produkte hat sich unter dem Einfluß starker Wechselkursschwankungen in den letzten Jahren ungleichmäßig entwickelt. Deutlich sichtbar ist dennoch eine tendenzielle Verschiebung der Warenströme: Mit Anteilen von 10 v. H. an den Exporten und 7 v. H. an den Importen der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1987 ging die Bedeutung Nordamerikas insbesondere als Herkunftsland deutscher Importe seit 1970 um die Hälfte zurück.

In erster Linie bedingt durch die Kaufkraftverluste im Mittleren Osten hat sich die Bedeutung Asiens als Exportmarkt - nach den Höchstwerten zu Beginn dieses Jahrzehnts - zwar insgesamt leicht abgeschwächt, doch lag sein Anteil 1987 schon wieder bei 9 v. H. Auf der Importseite haben konträr wirkende Preis- und Mengeneffekte in den 80er Jahren zu einer weitgehenden Stabilisierung geführt. Mittelfristig können aber insbesondere mit der Entwicklung im asiatisch-pazifischen Raum sehr positive Exporterwartungen verbunden werden. Diese Region absorbiert mit 5 v. H. im Jahr 1987 wachsende Anteile des deutschen Exports, nach 3 v. H. noch 1970. Allein nach Japan ging ein Viertel davon. Im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Japan dominieren dennoch die Importe. Knapp die Hälfte aller asiatischen Einfuhren in die Bundesrepublik stammte 1987 aus diesem Land. Gegenüber dem Jahr 1970 hat sich dieser Anteil verdreifacht. Er ist jedoch immer noch gering, gemessen etwa an dem Einfuhranteil Frankreichs, der rund doppelt so hoch war wie der Japans, und der nur wenig unter den Einfuhren aus allen asiatischen Ländern zusammen lag.

Hinter der intensiven Verflechtung mit den drei großen Wirtschaftsräumen Europa, Nordamerika und Asien fallen Afrika, Mittel- und Südamerika sowie Australien und Ozeanien deutlich zurück. Diese Regionen nehmen nur unterproportional am Außenhandelswachstum der Bundesrepublik teil und verlieren daher tendenziell an Bedeutung. Nur insgesamt

6 v. H. aller deutschen Exporte gingen 1987 in diese Regionen, bei den Importen waren es 7 v. H. Somit haben sich beide Anteile im Vergleich mit 1970 halbiert.

Der Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland konzentriert sich damit zu 86 v. H. (1987) auf die westlichen Industrieländer. Er erhält weitere wichtige Impulse von den schnell wachsenden Schwellenländern, die sich in ihrer Güterstruktur zunehmend dem Außenhandel der Industrieländer anpassen.

Der traditionell hohe Fertigwarenanteil des deutschen Außenhandels hat sich sowohl auf der Export- als auch auf der Importseite weiter erhöht. Im Jahr 1987 lag er bei 88 v. H. (Ausfuhr) bzw. 66 v. H. (Einfuhr). Schrittmacher dieser Entwicklung sind vorrangig die Wachstumszentren in Übersee. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die Strukturveränderung der deutschen Importe aus Asien: Seit 1970 stieg der Fertigwarenanteil um das Zweieinhalbfache und lag 1987 mit 89 v. H. sogar weit über dem der USA mit 54 v. H. Japan war an dieser strukturellen Veränderung nur unterproportional beteiligt. Das zeigt sich daran, daß den übrigen asiatischen Ländern eine Steigerung des Fertigwarenanteils ihrer Exporte in die Bundesrepublik Deutschland von 24 v. H. 1970 auf 80 v. H. im Jahr 1987 gelang, also mehr als eine Verdreifachung.

Die steigende Bedeutung der Fertigwarenex- und -importe der Bundesrepublik Deutschland und die zunehmend intensive Verflechtung im intraindustriellen Handel bedingen eine Veränderung der Struktur der Fertigwaren. Diese entwickeln sich tendenziell von komplementären hin zu substitutiven Gütern. Damit gewinnen zunehmend direkt miteinander konkurrierende Güter an Bedeutung, bei denen der Wettbewerb in hohem Maße über die Qualität der Produkte und Serviceleistungen geführt wird, während die rein preisliche Komponente in den Hintergrund tritt. Für die Bundesrepublik gilt dieses sowohl für die Importkonkurrenz auf den Binnenmärkten als auch im Wettbewerb mit Industrie- und Schwellenländern auf Drittmärkten.

Je mehr sich der Trend zugunsten qualitativ hochwertiger und damit meist auch teurerer Güter verstärkt, desto umfangreicher gestalten sich die qualitativen Anforderungen an die Transportleistung und desto größer werden auch die tariflichen Freiheitsgrade. Diese Strukturveränderungen dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß insbesondere auf der Importseite nach wie vor Rohstoffe eine quantitativ wichtige Rolle spielen und sowohl bei den Seehäfen als auch bei der Bahn im Verkehrsaufkommen dominieren.

II. Der seewärtige Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland

Die Analyse des seewärtigen Außenhandels der Bundesrepublik stößt auf erhebliche statistische Probleme. Die Ausfuhren werden insgesamt nur lückenhaft erfaßt und insbesondere in ihrer Aufteilung auf deutsche und ausländische Häfen nicht gesondert ausgewiesen. Es muß daher vielfach auf Schätzgrößen zurückgegriffen werden.

An der Abwicklung der deutschen Ein- und Ausfuhren ist der Seeverkehr wertmäßig zu etwa zwei Fünfteln beteiligt. Diese Position hat er in den letzten 17 Jahren gut behaupten können: Der Anteil des Seeverkehrs bei den Gesamtausfuhren stieg leicht an, während seine Stellung bei den Einfuhren nahezu dem Wert zu Beginn der 70er Jahre entsprach.

Die Mengenbetrachtung offenbart indes eine gegenläufige Entwicklung. Zwar liegt der Anteil des Seeverkehrs beim Außenhandel hier mit insgesamt etwa 50 v.H. höher als bei der wertmäßigen Betrachtung, doch ist die Gesamttendenz deutlich fallend. Dies ist ausschließlich auf die gesunkenen Importmengen insbesondere im Bereich der Massengüter zurückzuführen. Der Rückgang der Importe ist so stark, daß er den mengenmäßigen Anstieg der Exporte überkompensiert. Im Jahr 1970 bezog die Bundesrepublik noch rd. 70 v.H. ihrer mengenmäßigen Einfuhren über See, wohingegen diese Quote 1987 nur noch bei 57 v.H. lag.

Auch wenn dadurch für die Seeschifffahrt Lade- und für die Häfen Umschlagstonnen verlorengehen, ist die Entwicklung dennoch nicht grundsätzlich negativ zu beurteilen. Denn dahinter verbirgt sich nichts anderes als der güterstrukturelle Wandel in den Außenhandelsbeziehungen der Bundesrepublik Deutschland. Daran, daß der Seeverkehr seine wertmäßigen Anteile sogar leicht ausbauen konnte, zeigt sich seine Anpassungsfähigkeit an die geänderten Bedingungen. Beispielsweise wurde der erste Container vor gerade 20 Jahren umgeschlagen, und 1987 waren bereits mehr als die Hälfte aller Stückgüter containerisiert.

Die reine Mengenbetrachtung geht insofern fehl, als sich mit den verschiedenen Güterarten ganz unterschiedliche Wertschöpfungspotentiale verbinden. Die havenbezogene Wertschöpfung betreffend, läßt sich ein Umschlagsminus von 12 Tonnen flüssigem bzw. 4 Tonnen trockenem Massengut durch nur eine einzige zusätzliche Stückguttonne ausgleichen. Aus diesem Blickwinkel ist die gängige Aussage, daß die deutschen Seehäfen und der deutsche seewärtige Außenhandel importlastig seien, zu kritisieren. Den Mengen nach ist dies zwar richtig, den Werten nach aber nicht. Der Seeverkehr hat nicht nur für die Importe, sondern mehr noch für die Exporte der Bundesrepublik Deutschland Gewicht.

Insgesamt ist die Bedeutung des seewärtigen deutschen Außenhandels folglich nicht gefallen. Durch das Bestreben der Bundesrepublik, ihren Außenhandel auch mit weiter entfernt gelegenen Regionen auszuweiten, dürfte die Bedeutung des seewärtigen Außenhandels in Zukunft eher noch steigen.

III. Die Häfen im seewärtigen Außenhandel

Für ein in so hohem Maße am Welthandel partizipierendes Land wie die Bundesrepublik Deutschland stellen die Häfen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar und bilden das zentrale Bindeglied im Handel mit Übersee. Leistungsfähige Häfen sind somit einerseits eine Voraussetzung für die reibungslose Abwicklung des Warenverkehrs, andererseits sind sie aber auch allen Strukturverschiebungen des Außenhandels in starkem Maße ausgesetzt. Doch nicht nur diese Strukturverschiebungen beeinflussen die Wirtschaftslage der Häfen. Zu den seeseitigen kommen noch landseitige Faktoren hinzu, deren prägenden Einfluß die deutschen Seehäfen derzeit deutlich verspüren.

Die deutschen Häfen klagen über strukturelle Benachteiligungen und wirtschaftliche Probleme. Ob hierfür in erster Linie seeseitige oder landseitige Faktoren, die die Häfen extern beeinflussen, oder aber interne Faktoren, die ihre Leistungsfähigkeit senken, verantwortlich sind, kann ansatzweise über die Analyse von vier zentralen potentiellen Konfliktfeldern beantwortet werden. Diese betreffen:

1. die Wachstumseffekte, d. h.
gab die dynamische Außenhandelsentwicklung der Bundesrepublik Deutschland dem Seeverkehr und den Seehäfen ausreichende Impulse?
2. die Regionalstruktureffekte, d. h.
haben sich die Häfen mit ihren vielfach traditionellen Fahrtgebietsschwerpunkten hinreichend auf die Wachstumszentren dieses Außenhandels ausgerichtet?
3. die Güterstruktureffekte, d. h.
konnten die Häfen ihre Infrastruktur der veränderten Güterstruktur anpassen und sich bei den an Bedeutung gewinnenden Güterarten ausreichende Marktanteile sichern?
4. die Wettbewerbseffekte, d. h.
liegen die Probleme der deutschen Seehäfen darin, daß sich der Verkehr von den deutschen auf die ausländischen Seehäfen verlagert?

Die Beurteilung aller Effekte und ihrer gegenseitigen Beeinflussung übersteigt die Aussagemöglichkeiten dieses Aufsatzes. Doch auch ohne eine eingehende Strukturanalyse können einige Tendenzaussagen getroffen werden, die allerdings nur eine vorsichtige Interpretation erlauben.

Die ersten drei möglichen Konfliktfelder lassen sich wie folgt beurteilen:

ad 1: Die generelle Außenhandelsentwicklung hat den Seeverkehr und mit ihm die deutschen Seehäfen nicht vor die entscheidenden Anpassungsprobleme gestellt. Wie bereits dargelegt, hat der Seeverkehr am Zuwachs des deutschen Außenhandels in vollem Umfang und damit überproportional zum allgemeinen Wirtschaftswachstum partizipiert. Dabei hat sich die Richtung des Außenhandels, anders als noch in den 60er Jahren, wieder verstärkt auf überseeische Destinationen konzentriert und damit weitere Impulse für Schifffahrt und Häfen geschaffen. Dies gilt, obwohl Europa mittlerweile zu 66 v.H. an den seewärtigen Einfuhren der Bundesrepublik Deutschland beteiligt ist.

Zweifellos haben die Häfen unter der zweiten Ölpreiskrise gelitten, die hohe Umschlagseinbußen insbesondere im Massengutbereich nach sich zog. Im Gesamtumschlag werden die Rekordzahlen vom Ende der 70er Jahre noch nicht wieder erreicht. Doch konnten die Einbußen auf einigen Teilmärkten durch die positive Entwicklung auf anderen, z. B. beim containerisierten Stückgut, partiell kompensiert werden.

ad 2: In den Regionen, die für den deutschen Außenhandel an Relevanz gewinnen, sind die deutschen Seehäfen seit langem erfolgreich engagiert. Die Bedeutung dieser Regionen für die Häfen hat sich im wesentlichen analog zum Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland entwickelt. Die einzelnen Häfen besitzen dabei allerdings unterschiedliche Schwerpunkte. So sind beispielsweise die Bremischen Häfen traditionell stärker im Nordatlantikverkehr engagiert als Hamburg. Der Hamburger Hafen hingegen nimmt die führende Position im Asienverkehr ein. Im Jahr 1987 zielten 36 v.H. aller über Hamburg gehenden mengenmäßigen Ausfuhren nach Asien. Damit lag die Bedeutung dieser Region nur geringfügig hinter der Europas und deutlich vor der Amerikas, Afrikas und Australiens. Bei den Einfuhren (12 v.H.) nahm Asien die dritte Position nach Europa und Amerika ein.

Die relativ enge Verbindung zu den zukunftssträchtigen Märkten kann sich auf die Häfen in mehrfacher Hinsicht positiv auswirken. Gewinnt beispielsweise Asien mit einem Anteil von 9 v. H. an den Exporten der Bundesrepublik einen Prozentpunkt an Bedeutung hinzu, so entsteht für Hamburg ein Hebeleffekt, der das Asienaufkommen aufgrund des hohen Basisengagements um fast das Dreifache in Relation zum Gesamtaufkommen steigern kann. Darüber hinaus sind hiermit Märkte angesprochen, deren Austauschbeziehungen sich auf Fertigwaren - vor allem Endprodukte - konzentrieren, die wiederum durch ihren hohen Stückwert weitere Hebelwirkungen entfalten können.

In den Regionalstruktureffekten liegen daher ebenfalls nicht die ursächlichen Probleme der deutschen Häfen.

- ad 3: Für die Güterstruktureffekte als mögliches Problemfeld der deutschen Häfen gelten ähnliche Feststellungen wie für die Regionaleffekte. Durch rechtzeitige Investitionen haben die deutschen Häfen den veränderten Güterstrukturen Rechnung getragen. Insbesondere die Universalhäfen in Bremen und Hamburg werden den Anforderungen des deutschen Außenhandels durch die Veränderung seiner Güterstruktur gerecht.

Die Abhängigkeit von den konjunkturell stark schwankenden und tendenziell rückläufigen Massengüterimporten liegt insbesondere in Bremen, aber auch in Hamburg unter dem Durchschnitt ihrer seewärtigen Einfuhren. Der Umschlag containerisierter und konventioneller Stückgüter ist hingegen in beiden Häfen recht hoch.

Vergleicht man in beiden Häfen den Anteil der Ein- und Ausfuhr von Fertigwaren mit dem entsprechenden Anteil am Außenhandel insgesamt, so stellt man in Bremen und Hamburg wiederum höhere und damit zukunftsweisende Anteile fest, die auf eine gute Position schließen lassen.

Zusammengefaßt konnten daher auch die Güterstruktureffekte nicht die wirtschaftlichen Probleme der Häfen hervorrufen.

- ad 4: Damit bleibt noch die Verkehrsaufteilung zwischen den nordeuropäischen Seehäfen und damit das eigentliche Problem zu untersuchen: Am Wert des seewärtigen deutschen Außenhandels waren die deutschen Seehäfen 1987 nur noch mit schätzungsweise 41 v. H. beteiligt. Sie schlugen damit nur noch 17 v. H. der Ausfuhren und 18 v. H. der Einfuhren der Bundesrepublik um. In der Mengenbetrachtung liegen diese Werte zwar etwas höher, weisen aber ebenfalls eine leicht sinkende Tendenz auf.

Damit hat sich die Entwicklung fortgesetzt, daß die deutschen Außenhandelsgüter in zunehmendem Maße über ausländische Häfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen, gelenkt werden. In erster Linie waren davon Massengüter betroffen, bei denen die natürlichen Vorteile der Kombination Rotterdam/Rhein in den norddeutschen Häfen kein Äquivalent finden. Verschiebungen traten aber auch bei hochwertigen Außenhandelsgütern auf, die bezüglich der Angebotsposition und Ausrüstung ebenso in den norddeutschen Seehäfen hätten umgeschlagen werden können. Die Umschlagstruktur hat sich dort folglich verändert.

Die Verschiebung ging überwiegend zu Lasten Bremens und der deutschen Ostseehäfen. Das mengenmäßige Stückgutaufkommen stieg dort deutlich langsamer als in

den Westhäfen und auch im Hamburger Hafen. In Hamburg verdoppelte sich dieses in den Jahren 1970 bis 1987 nahezu, Rotterdam gewann 57 v.H. und Antwerpen 72 v.H. hinzu, während Bremen seinen Stückgutumschlag nur um 22 v.H. steigern konnte. Bei einer wertmäßigen Betrachtung wird die Veränderung der Umschlagstruktur insbesondere zugunsten der Westhäfen noch deutlicher.

Zur korrekten Einordnung dieser Anteilsgewinne sollte man allerdings das Ausgangsniveau mit berücksichtigen. So entsprach bereits im Jahr 1970 der Stückgutumschlag Rotterdams in etwa der Menge Hamburgs und Bremens zusammengenommen. 1987 übertraf Rotterdam dieses zusammengefaßte Umschlagsvolumen sogar um ein Viertel.

Die Verlagerung des Stückgutumschlags zugunsten der Westhäfen betrifft in weit höherem Maße die Ausfuhr- als die Einfuhrseite. Die Akquisitionserfolge der Westhäfen lagen sowohl mengen- als auch wertmäßig bei den Exporten deutlich über den Importen und übertrafen auch bei letzteren die der deutschen Häfen noch. Daß an der veränderten Verkehrsaufteilung insbesondere höherwertige Güter beteiligt waren, belegt die unterschiedliche Steigerung des Durchschnittswertes jeder umgeschlagenen Tonne Ausfuhrgut. Mit reichlich 6.000 DM lag der rechnerische Wert im Jahr 1986 in den ausländischen Häfen um gut 1.000 DM über dem entsprechenden deutschen Wert. Ähnlich dürfte die Relation auch 1987 gewesen sein. Noch 1982 wichen die Ausfuhrwerte kaum voneinander ab.

Wenn die deutschen Seehäfen trotz steigender Beschäftigung an relativer Bedeutung für den seewärtigen deutschen Außenhandel verloren haben, so ist dies also nicht auf ein unzureichend wachsendes Volumen des deutschen Außenhandels zurückzuführen. Der eingetretene Marktanteilsverlust ist ebenfalls nicht auf eine unvorteilhafte regionale Ausrichtung der Fahrtgebiete oder eine nicht hinreichende Spezialisierung der Universalhäfen auf zukunfts-trächtige Umschlaggüter zurückzuführen. Die deutschen Seehäfen haben vielmehr Umschlagsanteile im Wettbewerb gegen die Westhäfen verloren. Hierfür sind eine Vielzahl landseitiger als auch seeseitiger Faktoren verantwortlich. Dazu zählen z. B. die geographischen Vorteile der Westhäfen, die sich aus ihrer günstigen Lage sowohl zur See als auch zum Hinterland durch den Rhein ergeben. Hinzu kommen die Grenzziehung nach 1945 und der Hafenausbau in den Ostblockstaaten, die den Nachteil der norddeutschen Häfen noch verstärken.

Vergleicht man beispielsweise die Zentralität belgischer, niederländischer und deutscher Seehäfen miteinander, d. h. einerseits ihre entfernungsmaßige und andererseits ihre verkehrsmäßige Anbindung durch Eisenbahn, Straße und Binnenschiff an die 22 größten Ballungszentren Westeuropas, so ergibt sich ein Vorsprung Antwerpens von 31 v. H. vor Bremerhaven und von 52 v. H. vor Hamburg. Der Vorteil Rotterdams im Vergleich mit Bremerhaven und Hamburg liegt bei 24 v. H. bzw. 45 v. H. Um die geographischen Mängel zumindest teilweise zu kompensieren, versucht Hamburg beispielsweise, die Ruhezeiten in den Rheinmündungshäfen für die Reeder produktiv zu füllen, indem Wochenendschichten gefahren werden.

Sieht man einmal von der seewärtigen und landseitigen Anbindung ab, ist zwischen den Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range eine Annäherung der Umschlagstruktur zu beob-

achten. Diese bringt auch eine Angleichung der Infra- und Suprastruktur mit sich. Je weniger aber die Spezialisierung die Akquisition von Ladungsteilen ermöglicht, desto härter wirken sich im Wettbewerb die geographischen Nachteile aus. Damit wächst der Hinterlandverkehr mehr und mehr in die Rolle des entscheidenden Wettbewerbsparameters für die hafenseitige Verkehrsverteilung hinein.

Die Logistik, Tarife und Kapazitäten der im Zu- und Ablauf der Häfen eingesetzten Binnenverkehrsträger werden daher Ende der 80er Jahre und auch zu Beginn der 90er Jahre eine Schlüsselfunktion für die Seehäfen besitzen. Dieser Zusammenhang ist seit langem erkannt und kontrovers diskutiert worden. Bereits eingeleitete Maßnahmen konnten die Benachteiligungen bisher nicht von Grund auf beseitigen. Wenn die deutschen Seehäfen in Zukunft der Konkurrenz der Westhäfen besser gewachsen sein und ihre Bedeutung für den deutschen Außenhandel wieder steigern wollen, muß an diesen Ursachen angesetzt und der Versuch unternommen werden, die Häfen im Hinterlandbereich wirtschaftlich gleichzustellen.

IV. Die Bundesbahn in den deutschen Seehäfen

Zu Beginn dieses Aufsatzes wurde dargestellt, daß sich die Güterstruktur des deutschen Außenhandels in den vergangenen Jahren zugunsten der Produkte des Verarbeitenden Gewerbes verlagert hat und die Erzeugnisse der Grundstoffindustrie relativ an Bedeutung verloren. Das Umschlagswachstum wurde von den Fertigwaren, insbesondere von hochwertigen Enderzeugnissen getragen. Die Häfen haben diesen Wandel mitvollzogen und gewinnen zunehmend den Charakter stückgutorientierter Umschlagsplätze.

In dieser güterstrukturellen Änderung liegt eine der wesentlichen Ursachen für die sinkende Bedeutung der Bahn als Transportmittel im Binnenverkehr. Denn gerade diejenigen Gütergruppen haben tendenziell an Bedeutung gewonnen, die sich für den Transport auf der Straße besonders eignen. Die Seehäfen haben diesen güterstrukturellen Wandel sogar noch stärker vollzogen, als dies im gesamten Außenhandel der Fall war. Daraus könnte man folgern, die Bahn habe am Zu- und Ablauf der Häfen noch größere Verkehrsverluste hinnehmen müssen als im Binnenverkehr insgesamt.

Von einer nachteiligen Entwicklung für die Bahn im Hinterlandverkehr kann jedoch nicht die Rede sein. Ganz im Gegenteil: Die Bahn hat ihren Anteil am Zu- und Ablauf der deutschen Seehäfen ausbauen können und liegt in ihrer Bedeutung für die Häfen mittlerweile an erster Stelle.

Im Jahr 1987 beförderte die Bahn in den Bremischen Häfen etwa 48 v. H. der ankommenden und abgehenden Ladung; in Hamburg waren es 36 v. H. Obwohl dieser Anteil in Bremen schon 1975 mit 42 v. H. vergleichsweise hoch lag, konnte er demnach noch weiter gesteigert werden. Auch in Hamburg nahm die Bedeutung der Bahn von damals 30 v. H. deutlich zu, wenn auch seit 1984 - wo sie mit knapp 41 v. H. ihren bisher höchsten Anteilswert erreichte - wieder eine sinkende Tendenz erkennbar ist. Einen nicht geringen Einfluß auf diese zwischenzeitlich starke Bedeutungszunahme dürfte die Inbetriebnahme des Massengutterterminals „Hansaport“ gehabt haben. Denn die höchsten Zuwachsraten ergaben sich im Hamburger Hafen nach dessen Fertigstellung.

Diese Zahlen bedürfen jedoch einer Kommentierung. Sie betreffen erstens nur die zwei größten Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland und lassen die anderen Häfen außer acht, in denen der Bahnanteil deutlich niedriger liegen dürfte. Zweitens ist die Aussagekraft der Zahlen recht begrenzt, da der Seegüterumschlag – eine an der Reeling gemessene Größe – erheblich vom Verkehr durch die Hafentore abweicht. Zum einen ist der Seetransit als Fehlergröße anzusehen, da er für den Hinterlandverkehr irrelevant ist und beim Umladen doppelt gezählt wird. Zum anderen verfälschen die innerhalb der Hafengrenzen ansässigen Industriebetriebe und der Hafen selbst mit seinen Bezugs- und Versandbeziehungen das Bild. Ein Beispiel dafür ist ein Kohlekraftwerk im Hafen, das die Kohle über See bezieht und den Strom per Leitung abgibt. Zwar läßt sich der Bahnanteil am Zu- und Ablauf der Häfen um den Seetransit, jedoch nicht um die Größe des hafeneninternen Warenaustauschs bereinigen. Dies ist aufgrund fehlender statistischer Angaben nicht möglich. Gerade der Hamburger Hafen beheimatet aber eine bedeutende Anzahl größerer Industriebetriebe. Für Bremen gilt dies weniger, weshalb die Fehlergröße dort weit niedriger sein dürfte.

Um zu einer aussagefähigen Zahl zu gelangen, die Auskunft über die Wettbewerbsfähigkeit der Bundesbahn im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern im Hinterlandverkehr gibt, müssen diese Umschlagszahlen noch um den Anteil des Loco-Aufkommens reduziert werden. Denn die Eigenheiten des schienengebundenen Verkehrs bringen es mit sich, daß die Bahn im Nahbereich, so z. B. im Hamburger Stadtgebiet, aber auch noch in einem etwas größeren Radius, keine Wettbewerbschance gegenüber dem Lkw besitzt. Das Verkehrsaufkommen im Nahbereich sollte daher ausgeklammert werden, wobei man wiederum auf Schätzungen angewiesen ist.

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn liegt der auf diese Weise bereinigte Wert des Bahnanteils am Hinterlandverkehr in Hamburg bei 55 v. H. und in Bremen bei etwa 60 v. H.

Konkrete Aussagen zum Verkehrsträgerwettbewerb im Hinterlandverkehr sowie eine Bewertung der möglichen Zukunftschancen und -risiken der Bahn bedürfen der Grundlage detaillierter Zahlenangaben. Hierfür müßten u. a. der Transportumfang und seine zeitliche Entwicklung bei einzelnen Gütergruppen sowie die wesentlichen Quelle/Ziel-Beziehungen untersucht werden. Eine wertmäßige Analyse des Hinterlandverkehrs würde zu weiteren interessanten Ergebnissen führen, doch ist derart detailliertes Zahlenmaterial gar nicht oder nur in sehr lückenhafter Form zu bekommen. Außerdem lassen Plausibilitätsprüfungen starke Zweifel an der Aussagefähigkeit und Repräsentativität der Daten aufkommen, weshalb auf eine Wiedergabe und Analyse dieses Materials verzichtet wird.

Einer gesonderten Betrachtung bedarf jedoch die Entwicklung des Containerverkehrs. Der Container setzte sich im Seeverkehr schneller als im Binnenverkehr durch. Es ist daher verständlich, daß dieser für die Bahn im Seehafenverkehr eine größere Rolle als im restlichen Schienenverkehr spielt. Betrachtet man exemplarisch die Situation im Hamburger Hafen, so erzielte die Bahn 1987 einen Anteil von knapp einem Viertel am Transport aller beladenen Container. Unter Abzug des Seetransits sowie der im Hafen be- und entladenen Container erhöht sich diese Quote auf ein Drittel, während der Rest dem Lkw zufiel. Nach einer weiteren Bereinigung um den Loco-Verkehr im Nahbereich werden Anteilsschätzwerte von etwa zwei Drittel bis 70 v. H. genannt, die in den Jahren 1975 bis 1977 allerdings noch bei rund 80 v. H. gelegen haben sollen. Doch die gemeinsame Einrichtung des Contrades-

Systems seitens der Bahn und des Hamburger Hafens, das den Containerab- und -zulauf computergestützt steuert, hat der Bahn neuerdings wieder Wettbewerbsvorteile verschafft. Es wird allerdings deutlich, daß die Bahn zwar im eigentlichen Hinterlandverkehr der weit- aus dominierende Verkehrsträger ist, aber in den letzten 10 Jahren einer starken Konkurrenz von seiten des Lkws ausgesetzt war.

Der Anteilsverlust der Bahn war im Fernverkehr offensichtlich stärker als im Nahbereich, zu dem beispielsweise auch das Trucking zwischen den großen Häfen zählt. Als Ursachen sind eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrs und auch Verlagerungen des Verkehrs von der See auf das Land anzunehmen. So war in den vergangenen Jahren im Containerverkehr mit Skandinavien die Tendenz zu beobachten, daß die Feederdienste auf dem Wasser beachtliche Anteile an den ungebrochenen Verkehr per Lkw und Fähre verloren. Hier hat die Bahn jedoch mit dem Projekt Dan-Link inzwischen Gegenmaßnahmen vollzogen.

Die Hafenstatistiken deuten indes auf eine wieder gestärkte Wettbewerbsposition der Bahn hin. Dieses dürfte im Binnenbereich im wesentlichen dem Erfolg des seit 1985 etablierten InGrid-Systems zuzuschreiben sein. Dabei handelt es sich um ein zonenabhängiges Tarifsystem für den bahnsseitigen Containertransport zu und von den deutschen Seehäfen.

Im Gesamtergebnis konnte die Bundesbahn im Seehafen-Hinterlandverkehr also die gegen sie gerichteten Güterstrukturveränderungen auffangen. Dies dürfte im wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen sein, die im Seehafenverkehr dem Leistungsprofil der Bahn entgegenkommen:

1. Das Verkehrsaufkommen ist auf der Hafenseite sehr hoch. Soweit im Seehafenhinterlandverkehr Großabnehmer und Häfen nicht von vornherein mit privaten Gleisanschlüssen verbunden sind, führt die Aufkommensballung im Hafen zu beträchtlichen Zeit- und Kosteneinsparungen beim Sammeln und Verteilen der Güter. Hierdurch wird die Wirtschaftlichkeit des Schienentransportes erhöht. Soweit es der Bahn gelingt, diese Sammel- und Verteilfunktion auch im Hinterland rationell zu gestalten, kann dieser Systemvorteil noch ausgebaut werden. Die Förderung des kombinierten Verkehrs sowie die Kooperation mit dem Straßenverkehrsgewerbe an den Endpunkten im Hinterland zählt zu solchen Maßnahmen.
2. Die Containerisierung des Stückgutes, die sich im Seeverkehr stärker als im Binnenverkehr durchgesetzt hat, eröffnete der Bahn überproportionale Chancen. Denn hierdurch konnte die Dominanz des Straßengüterverkehrs im Stückgutbereich reduziert werden. Der Container stellt weitgehend unabhängig von seinem Inhalt gleiche Anforderungen an den Transport. Die Verkehrsabwicklung zeigt daher deutliche Parallelen zum Massengut. Aufwendig zu handhabende Stückgüter werden zumindest im Verkehr zu Massengütern. Mit dem Container läßt sich darüber hinaus die Transportzeit deutlich verkürzen, weil er umgesetzt werden kann und damit zeitaufwendige Rangierfahrten entfallen sowie das Be- und Entladen schneller erfolgt. Diese Vorgänge beanspruchen sonst einen Großteil der Transportzeit der Bahn. Durch den Ausbau der Containerverkehre konnte die Bahn nicht nur Marktanteile von der Straße zurückgewinnen, sondern auch eine Abwanderung bedrohter Ladungsanteile im eigenen Wagenladungsverkehr zur Straße verhindern.

3. Der Seehafenverkehr weist eine größere Transportdistanz auf als die übrigen Verkehre der Bahn. Ein mit 30 bis 35 v. H. bedeutender Anteil der Ladung wird im grenzüberschreitenden Verkehr transportiert. In welchem Maße hieran Länder wie Österreich und die Schweiz oder die COMECON-Staaten beteiligt sind, ist nicht bekannt. Jedoch steigt mit zunehmender Transportdistanz der Systemvorteil der Bahn.

Die güterstrukturellen Nachteile konnte die Bahn daher im Seehafenverkehr überwinden und per Saldo deutliche Leistungssteigerungen gegenüber den Konkurrenten erzielen. Anders als im Gesamtverkehrsgeschehen der Bundesrepublik Deutschland, hat die Bundesbahn im Seehafenhinterlandverkehr eine Führungsposition erlangt, die sie sogar noch ausbauen konnte. Ihre Aufgabe für die Zukunft liegt daher vorrangig in der Absicherung dieser Marktposition und in der konsequenten Erschließung neuer Aufgabenbereiche.

Der Erfolg der Bahn im Seehafenverkehr wird häufig nur in Verbindung mit den relativ jungen Verkehren, d. h. in erster Linie mit dem Containerverkehr und den damit verbundenen Markt Konzepten wie dem kombinierten Verkehr, gesehen. Diese Akzentuierung drängt die Bedeutung der klassischen Marktbereiche in den Hintergrund. Es darf jedoch nicht vergessen werden, daß die Bereiche Massengut und massenhaftes Stückgut die quantitativ wichtigsten Aufkommensmengen darstellen. Der Anteil dieser Güterkategorien könnte im Jahr 1987 in Hamburg bei etwa 85 v. H. und in den bremischen Häfen bei etwa 75 v. H. des bahnseitigen Seehafenaufkommens gelegen haben. Damit wird die Bahn auch in Zukunft in erster Linie von der Entwicklung dieser Gütergruppen abhängen und muß sich betriebswirtschaftlich mit den hier zu beobachtenden Aufkommensschwankungen arrangieren.

Die Bundesbahn hat in den vergangenen Jahren ihre Bemühungen darauf konzentriert, sich aus ihren klassischen Affinitätsbindungen zu lösen oder diese zumindest zu lockern. Die gezielte Förderung des kombinierten Verkehrs sowie das Intercargo-Angebot sind in diesem Zusammenhang zu sehen. Im Bereich der hochtariferten Nichtmassengüter wird der Wettbewerb in den kommenden Jahren noch deutlich an Intensität gewinnen. Daß die Bundesbahn dabei auch Innovationspotentiale realisieren kann, hat sie bewiesen. Ihr Leistungsspektrum hat sich damit allerdings noch nicht grundlegend gewandelt. Die Aufgabe der Zukunft liegt daher in einer weiteren Bündelung der Verkehrsströme und in der Verstärkung einer leistungsfähigen Kooperation im gebrochenen Verkehr. Die mit der Liberalisierung der Verkehre im EG-Binnenmarkt und den dadurch verschärften Wettbewerbsbedingungen anstehenden Auseinandersetzungen um gerade diese Ladungsanteile stehen noch aus. Die Bahn wird ihre Kompetenz daher erst noch unter Beweis stellen müssen.

In den norddeutschen Seehäfen sind Anzeichen dafür zu erkennen, daß sich der Wettbewerb bei den Nicht-Massengütern nicht ausschließlich auf die Konkurrenz mit der Straße beschränken, sondern auch auf das Binnenschiff ausweiten wird. Auf dem Rhein ist die Containerschiffahrt längst keine Neuheit mehr; aus dem Gelegenheitsverkehr sind Spezialschiffe hervorgegangen. Seit Mitte der 80er Jahre zeigen sich auch im Verkehr über das westdeutsche Kanalsystem nach Bremen erfolgreiche Ansätze, das Binnenschiff in den Containerhinterlandverkehr der deutschen Häfen einzubinden.

Die Tatsache, daß die deutschen Seehäfen im Wettbewerb um seewärtige Ladung Marktanteile an die ausländischen Umschlagsplätze verloren haben, sollte nicht nur die Häfen selbst, sondern auch die Verkehrsträger im Hinterland dazu anregen, sich Gedanken über Abhilfe-

maßnahmen zu machen. Sie müßten neben einer verbesserten Zusammenarbeit mit den deutschen Häfen insbesondere auf eine engere Kooperation mit den Rheinmündungshäfen abzielen.

Straßenverkehr und Binnenschifffahrt können hier schon beachtliche Erfolge aufweisen. Beim Transport deutscher Container von und nach Rotterdam belegte der Lkw im Jahr 1987 mit 81 v.H. den ersten Platz, während auf das Binnenschiff etwa 15 v.H. entfielen. Es ist anzunehmen, daß es aus tarifpolitischen Gründen seinen Anteil noch weiter zu Lasten des Lkws ausbauen kann. Die Bundesbahn hingegen besitzt bislang nur einen Marktanteil von 4 v.H.

Um ihre Wettbewerbsposition gegenüber dem Lkw und Binnenschiff zu stärken, hat die Bundesbahn in ihre Neuorganisation des Containerzu- und ablaufs auch eine engere Kooperation mit den Westhäfen einbezogen. Im April 1988 ersetzte sie das erfolgreiche InGrid-System für die deutschen Seehäfen durch ein InGrid-System für den Seehafencontainerverkehr in der Hamburg-Antwerpen-Range. Statt entfernungsabhängiger Tarife gelten nun auch für die maritimen Containerverkehre der Westhäfen mit Quelle/Ziel Bundesrepublik Deutschland zonenabhängige Tarife. Neben dieser veränderten Preisbildung besitzt das von Transfracht und Intercontainer etablierte Maritime Container Network noch weitere Schwerpunkte. Dazu gehören die Konzentration der Verkehre auf aufkommensstarke Bereiche, der Ausbau der Umschlagsbahnhöfe mit gleichzeitiger Neuordnung der Ablauforganisation sowie die Optimierung der Straßenzustellung. Auf ihre Eigeninitiative verwiesen, versucht die Bundesbahn, ihr Angebot den Marktverhältnissen anzupassen, d.h. in diesem Fall, ihren Verkehrsanteil am wachsenden Zulauf zu den Westhäfen zu vergrößern.

Die Konsequenzen, die sich aus der Etablierung des Maritime Container Network ergeben, sind weitreichend. Zum Beispiel trifft die Bundesbahn entlang der Rheinschiene auf Hindernisse. Erstens entspricht die Infrastruktur entlang des Rheins und in den Westhäfen nicht den Anforderungen, die die norddeutschen Häfen bereits erfüllen. Dies macht Investitionen der Bahn erforderlich. Zweitens gestaltet sich der Wettbewerb mit dem Binnenschiff anders als mit dem Lkw: Während Ladungsmengen vom Lkw mit Hilfe der niedrigeren Preise der Bundesbahn abgeworben werden können, versagt dieser Ansatz gegenüber dem Binnenschiff. Durch den Kosten- und damit Preisvorteil des Binnenschiffes muß die Bundesbahn vielmehr ihre anderen Leistungsmerkmale, insbesondere die Schnelligkeit und Pünktlichkeit, stärker profilieren.

Mit dem Verkehr über die niederländische und belgische Grenze geht der Bahn außerdem der Vorteil der langen und ertragreichen Strecken zu den deutschen Nordseehäfen verloren. Der Streckenabschnitt von den Hauptaufkommensregionen bis zum Grenzübertritt fällt in den meisten Fällen kürzer als zu den norddeutschen Häfen aus. Zum Ertragssplitting von Transfracht mit der ausländischen Intercontainer kommen also noch weitere ertragsmindernde Faktoren hinzu, die berücksichtigt werden müssen, wenn man den zusätzlichen Ertrag ermittelt, der sich aus den InGrid-bedingten Anteilsgewinnen im Verkehr mit Rotterdam und Antwerpen ergibt.

Die Konsequenzen, die mit der Einführung des neuen InGrid-Systems für die deutschen Seehäfen verbunden sind, sind indes noch weitreichender. Denn es ist nicht auszuschließen, daß durch die auf Marktanteilsgewinne ausgerichtete Preisgestaltung Absaugeffekte von den

deutschen Häfen auftreten, statt dadurch ausschließlich die bestehenden Westverkehre auf die Schiene umzulenken und den modal split zugunsten der Bahn zu verändern. Dies könnte auch auf die Bundesbahn negative Rückwirkungen haben. Denn jede tarifpolitische Maßnahme, die die Attraktivität der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen senkt, kann zusammen mit anderen Faktoren eine Reederei dazu veranlassen, Hamburg oder Bremen aus dem Fahrplan zu streichen und statt dessen Rotterdam oder Antwerpen anzulaufen. Damit würden sowohl der Hafen und die von ihm abhängigen Wirtschaftsbereiche als auch die Hinterlandverkehrsträger und Seefeederdienste Einnahmequellen verlieren, wodurch sich bei allen die Möglichkeiten der Kostenverteilung auf die verbleibenden Umschlagsleistungen verschlechtern und die realisierbaren Economies of scale geringer würden. Die Attraktivität könnte dadurch weiter sinken und zu einer Spiralwirkung führen.

Daraus lassen sich folgende Schlußfolgerungen ziehen: Es sollte im Interesse aller Beteiligten liegen, den deutschen Seehäfen die Kostenvorteile großer Umschlagsmengen zu erhalten und diese Position weiter auszubauen. Die Bundesbahn ist dabei als Marktführer im Hinterlandverkehr besonders angesprochen. Auch wenn die Wettbewerbsmaßnahmen der Bahn in erster Linie auf das Aufkommen anderer Verkehrsträger zielen, lassen sich umschichtende Effekte im eigenen Aufkommen nicht ausschließen. Damit würde die Bahn in den norddeutschen Seehäfen nicht nur für sich, sondern auch für andere Opportunitätskosten erzeugen, die den eigenen Vorteil mehr als aufwiegen.

Der Versuch, hohe Marktanteile zu erringen, schafft eine besondere Anfälligkeit. Diese zu riskieren bedeutet gleichzeitig die Preisgabe wichtiger Heimvorteile, die von der Ladungsakquisition und Zusammenarbeit mit den Umschlagsbetrieben bis hin zur vollkommen eigenständigen Verkehrsabwicklung reichen. Im Verkehr mit den norddeutschen Häfen hat die Bundesbahn eine dominante Position zu verteidigen. Im Verkehr mit den Westhäfen muß sie fast von Null beginnen und sich den möglichen Erfolg mit anderen teilen.

Bei der Verstetigung der Wirtschaftsentwicklung in der zweiten Hälfte der 80er Jahre und den absoluten Zuwächsen im seewärtigen Außenhandel sollte es der Bundesbahn und den Häfen allerdings leichter fallen, weitere tragfähige Konzepte für eine verbesserte Verkehrsaufteilung zu entwickeln. Diese Maßnahmen zur Marktanteilstabilisierung erscheinen umso dringlicher, als die ab 1993 zu erwartende Marktöffnung für ausländische Transportunternehmen im Binnenverkehr der Bundesrepublik Deutschland folgenreiche Veränderungen im Wettbewerb der Verkehrsträger erwarten läßt.