



DER ÜBERSEE-CLUB e.V.



# GEORG LEBER

Bundesminister für Verkehr

VORTRAG AM ÜBERSEETAG, 6. MAI 1970



Herr Bürgermeister! Exzellenzen !

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Ich möchte mich zunächst sehr herzlich bei Ihnen bedanken, daß ich am heutigen Übersee-Tag teilnehmen kann. Ich möchte mich gleichfalls bedanken für den freundlichen Willkomm und alles, was Sie noch dazu an die Adresse der Verkehrspolitik gesagt haben. Wir fassen das als Ermutigung und als Ansporn auf, in gutem Miteinander auch künftig den Problemen zu begegnen, die sich uns in zahlreicher Weise stellen werden.

Der seinerzeitige Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder hat in seinem Jahresbericht 1969 folgende Worte geschrieben: „Die deutsche Schiffahrt gerät mehr und mehr in unruhige See.“ Diese Feststellung wird im weiteren Verlauf des Berichts unter Hinweis auf den technischen Umwandlungsprozeß und auf sozial-, wirtschafts- und finanzpolitische Fragen erläutert. Der Bericht über die Tiefen und die Untiefen des Seeschiffahrtsgeschäfts schließt mit dem Appell, „durch gemeinsame Anstrengungen die Fahrt in der unruhigen See zu einer glücklichen Reise werden zu lassen“. Der Bericht fordert nicht glatte und ruhige See, er fordert nicht Windstille, sondern gute Sicht und gute Fahrt in stürmischer See. Dieses maritime Bild scheint mir in mancherlei Hinsicht bezeichnend nicht nur für die deutsche Seeschiffahrt, sondern sehr vieles, was uns an Umwelt heute umgibt.

Eine unruhige See ist das Lebenselement unserer politischen und das Schwungrad unserer wirtschaftlichen Verhältnisse. Eine noch so imposante, voll getakelte Bark oder Schonerbrigg wirkt, wenn wir sie auf einem alten Bild betrachten, nicht in ruhiger See. Ihre volle Schönheit, ihre Kraft und ihre standhafte Leistungsfähigkeit drückt sich erst dann aus, wenn der Maler sie mit Wellenbergen und -tälern umgibt. Dann erst sieht man auch, wie schwer das Schiff und seine Besatzung arbeiten müssen, um sich im Toben der Elemente zu bewähren und zu bestehen. Dieser bildhafte Kampf gegen die Gewalten des Meeres ist dank unserer technischen Möglichkeiten heute weitgehend in den Hintergrund gedrängt worden. An seine Stelle ist der Kampf um die Märkte getreten. Ging es in der Zeit der Segelschiffe vor allem um das physische Überleben, so geht es heute um das wirtschaftliche Leben, um das Mit-einanderleben. Ebenso wie es zum Urtrieb des Menschen gehört, in einer ihm feindlichen Umwelt zu bestehen, so gehört es zum Urtrieb des Kaufmanns – ich zitiere den Präsidenten Ihrer Handelskammer –, „um die Märkte bis zum Letzten zu kämpfen“. Ich füge hinzu: Zum Urtrieb eines Verkehrsministers, solange es solche Wesen auf dieser Erde gibt, gehört es, mit den ihm gebotenen Mitteln und der erforderlichen Kraft für gute Regeln und ausgewogene Chancen in diesem Existenzkampf zu sorgen. Auf meine dienstliche Eigenschaft bezogen würde ich also das Horoskop nicht akzeptieren können, von dem Herzog Suffolk in Shakespeares „Heinrich VI.“ berichtet: „Mir stellt ein weiser Mann das Horoskop und sagte mir, durch Seefahrt käme ich um.“

Kaufleute sind immer bereit gewesen, wirtschaftliche Risiken auf sich zu nehmen, weil Erfolg oder Mißerfolg der Spiegel der eigenen Tüchtigkeit oder auch der Untüchtigkeit gewesen ist. Hierüber brauche ich in einer Stadt nicht viele Worte zu verlieren, deren Hafen 781 Jahre alt wird, deren Handelskammer seit 305 Jahren besteht. Der Risikobereitschaft früherer Kaufmannsgenerationen ist es zu danken, daß aus der geographischen Welt durch Verbindung der Kontinente mit Seeverkehrsdiensten eine wirtschaftliche Welt geworden ist. Die nicht weniger stolzen Nachfahren dieser einstigen wagemutigen Kaufleute Hamburgs sehen sich heute gerade von jenen auf die Anklagebank gedrängt, denen diese Entwicklung in vielen Jahrzehnten zugute gekommen ist und die sich nun vor vermeintlichen Gefahren schützen zu müssen glauben.

Es sind nicht romantische Gefühle oder der Duft der weiten Welt, der uns zwingt, uns mit den Problemen und den Vorstellungen unseres eigenen Landes, der Bedingungen, unter denen wir hier leben, aber auch der Probleme und den Vorstellungen anderer Völker zu beschäftigen und uns ihrer anzunehmen. Ebenso wie der Kurs eines Schiffes aber beeinflußt wird von Wind und Meereströmungen und ständig neu bestimmt werden muß, müssen wir bei der Durchsetzung unserer Vorstellungen mit Gegenkräften rechnen, die wir erkennen müssen, wenn wir ihnen begegnen, und denen wir in unseren Überlegungen Rechnung tragen müssen, wenn wir den Gegenkräften in der Auseinandersetzung bestehend uns stellen wollen.

Ich möchte hier drei Probleme aufgreifen, deren Betrachtung mir heute in diesem Kreise gerechtfertigt erscheint. Das ist erstens, die Freiheit unserer Umwelt vor-ausschauend zu gestalten, zweitens die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung unserer Verkehrsträger und drittens die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung unserer Schiffahrtsunternehmen.

Wie beim Eintritt in bestimmte Abschnitte unseres Lebens, so ziehen wir auch am Beginn eines neuen Jahrzehnts über das, was hinter uns liegt, Bilanz. Es ist verständlich, daß am Beginn dieses siebten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts viel über die kommenden Probleme unserer Welt oder unseres Landes nachgedacht wird. Aus vielen Äußerungen ist eine gemeinsame Grundstimmung zu hören: die Furcht, daß es uns gelingen könnte, in diesem Jahrzehnt unseren Umweltbedingungen nachhaltig Schaden zuzufügen. An dieser befürchteten Entwicklung ist der Verkehr in allem, was er darstellt, leider nicht unbeteiligt. Wir schützen und erhalten durch internationale Abkommen die Flora und die Fauna der Antarktis und werden nicht fertig mit der Verseuchung unserer Flüsse und Ozeane. Wir bauen Oberschallflugzeuge für den zivilen Bedarf und werden in vielen Fällen den erwarteten Zeitgewinn im Verkehrsgewühl unserer Städte wieder verlieren, ganz abgesehen von den Gefahren, die

wir durch zusätzliche Belästigungen und Belastungen des schnellen Verkehrs alle miteinander auf uns nehmen. Wir bauen Supertanker unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und überlassen die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten für die Infrastruktur getrost der Allgemeinheit. Auch an die riesigen Schäden, die beim Verlust eines solchen Tankers an unseren Küsten entstehen können und die in ihrem vollen Umfange keine Versicherung abdecken kann, denken wir vorher nicht, es sei denn, daß es eintritt und ein solcher Unfall liegt einmal praktisch vor uns. Wir sind dabei, aus vielen Richtungen kommend in schwierige Gassen einzufahren, in denen es neue, gewaltige Probleme gibt.

Viele dieser Probleme, von denen ich hier wahllos einige herausgegriffen habe, sind gemeinsame Probleme unserer Gemeinschaft. In den Vereinigten Staaten von Amerika, die uns in manchem voraus sind, kann man noch deutlicher und klarer in den Konturen sehen, was bei uns erst langsam erkennbar wird. Die Lösung dieser sogenannten Umweltprobleme ist eine der ersten, der großen und der wichtigen Aufgaben, vor denen wir stehen, und wir werden einst daran gemessen werden, wie wir mit ihnen fertig geworden sind.

Andere Probleme betreffen nur einzelne Staaten und müssen von diesen gelöst werden. Hier ist es höchste Zeit, daß wir in den kritischen Bereichen qualifizierte Leute ansetzen, denen wir Muße und Zeit geben und sie für ihre Ideen bezahlen. Wir dürfen nicht von der Hand in den Mund leben, wenn wir mit der Zukunft fertig werden wollen, sondern wir müssen vorausdenken, wenn wir nicht eines Tages vor den Trümmern unserer Versäumnisse stehen wollen. Das Erfassen künftiger Entwicklungen und ihre Einordnung in die Bedingungen unseres staatlichen und unseres menschlichen Lebens ist eine Aufgabe, der wir uns alle – der sich auch die Bundesregierung – mit allem Ernst und allem Nachdruck widmen müssen und widmen werden.

Auf einem sehr bescheidenen Teilbereich versuchen wir zur Zeit, mittels einer integrierten Verkehrswegeplanung Grundsätze zu entwickeln, die das Ziel haben, die Lebensbedingungen der Menschen und die Mittlerfunktion des Verkehrs zu verbessern. Wir sehen, daß nach Deckung eines Nachholbedarfs beim Ausbau unserer Verkehrswege bisherige Investitionsplanungen volkswirtschaftlich nicht mehr vertretbar erscheinen, weil sie isoliert nach einzelnen Verkehrswegen durchgeführt wurden. Grundlage und erster Schritt jeder geordneten Planung für den Verkehr der Zukunft ist eine umfassende Prognose der künftigen Entwicklungen. Wir müssen den Mut haben, unser Land hochzurechnen und seinen Daseinsgehalt für Ende dieses Jahrhunderts jetzt schon zu erkennen.

In einem zweiten Stadium soll ermittelt werden, wie sich der im ersten Stadium festgestellte und davon ableitbare Verkehrsbedarf unter freiheitlichen Bedingungen auf die einzelnen Verkehrsträger aufteilen wird. Wir wollen – drittens – prüfen, wie dieser ermittelte Gesamtbedarf und seine Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger in deren Wegenetz umzulegen ist.

Und ein vierter Schritt, vielleicht der unbeste, das ist die Errechnung von Kosten und Nutzen für diese Verkehrswege. Da wir wissen, daß auf längere Sicht die in den öffentlichen Haushalten für den Verkehrswegebau zur Verfügung stehenden Mittel nicht unbegrenzt sind, sondern begrenzt sein werden, müssen wir prüfen, wo unsere Investitionen den größten Nutzen bringen. Wir müssen uns so verhalten, wie Kaufleute und Unternehmer das bei ihren Investitionsentscheidungen auch tun, wenn wir nicht Fehlinvestitionen vornehmen und Fehlentscheidungen treffen wollen. Ökonomisches Denken, das in der Wirtschaft schon immer zu Hause ist, muß hier auch Platz greifen bei den großen Investitionsentscheidungen, die unser künftiges Verkehrsnetz betreffen.

Eine solche Kosten/Nutzen-Rechnung kann sich sowohl darauf beziehen, festzustellen, in welchem alternativ möglichen Verkehrsnetz die Investitionen am nutzbringendsten getätigt werden können, als auch auf die zeitliche Dringlichkeitsfolge von Investitionen innerhalb desselben Verkehrsnetzes. Wird die Notwendigkeit für eine bestimmte Verkehrswegeinvestition nach den vorangegangenen Prüfungen anerkannt, dann muß schließlich diese Investition dergestalt in entsprechende Vorhaben der Länder und der Gemeinden eingeplant werden, daß sie auch unter raumordnungspolitischen Gesichtspunkten den größten Nutzen bringen. Dies gilt der

Ordnung der Umwelt. Das bedeutet, daß die Verkehrswegeplanung sich auch als Mittel der Regional- und der Strukturpolitik zu verstehen hat.

Diese einzelnen Denkvorgänge, die ich hier kurz geschildert habe, stehen selbstverständlich nicht isoliert für sich da, sondern greifen vielfach ineinander über. Aus diesem Grunde stehen die an dieser Planung beteiligten Organisationseinheiten der Bundesregierung und meines Ministeriums in ständigem Kontakt zueinander und leisten diese Arbeit in vielfältigen Teams. Wir planen nicht, weil Planung ein bekanntes Wort geworden ist, sondern wir streben ein Verkehrswegesystem an, das auf die Zukunft gerichtet ist, das bei geringsten Kosten größtmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit bringt und Fehlentscheidungen so weit überhaupt denkbar vermeidet. Als Einleitung zu meinen Ausführungen über die hier in Hamburg besonders interessierenden Fragen des Seeverkehrs möchte ich einige Worte über den Gedanken der Freiheit in unserem binnennärdischen Verkehrssystem sagen. Die von mir hier zu vertretenden Grundsätze lassen sich ohne Schwierigkeiten auf den Seeverkehr übertragen.

Ich bin der Überzeugung, daß zwei Elemente vor allen anderen die Zukunft unserer Verkehrsträger bestimmen müssen: die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung, die ihre Grenzen dort findet, wo übergeordnete Gesichtspunkte der Gemeinschaft ihr entgegenstehen. Und: die Gleichheit der staatlich beeinflußten Chancen in dieser Betätigung, damit der Wettbewerb funktionieren kann. Auf diesen beiden Grundformeln sollte nach meiner persönlichen Ansicht eine Verkehrspolitik aufbauen, deren Denken und Handeln vom Willen zum Fortschritt für die Gesellschaft bestimmt ist. Die Achtung vor der freien Bestimmung des Individuums verbietet es uns, in seine Sphäre mehr einzudringen und in seinen persönlichen Verantwortungsbereich mehr hineinzuregieren, als dies mit Rücksicht auf das Eingebundensein des einzelnen in eine größere Gemeinschaft unerlässlich und unbedingt erforderlich ist. Wir wollen soviel Freiheit für den wirtschaftenden Bürger – auch im Verkehr – wie möglich und nur soviel Staat, wie unerlässlich für das Zusammenleben überhaupt erforderlich ist. Nur eine so verstandene Verkehrspolitik kann nach meiner Überzeugung die dynamischen Kräfte des Wettbewerbs freisetzen, mit denen das Rad des Verkehrs im Getriebe unserer Gesamtwirtschaft seinen besten Beitrag erbringen kann. Eine solche Verkehrspolitik ist unbequemer als die, die in allen vorangegangenen Jahrzehnten mit dirigistischen Denkmodellen betrieben worden ist. Eine solche Verkehrspolitik läßt aber die arteigenen Vorteile jedes Verkehrsträgers auch voll zur Entfaltung und voll zur Geltung kommen.

Ich habe in der Vergangenheit immer wieder betont, daß ich für mehr Freiheit im Binnenverkehr bin, wenn sichergestellt ist, daß die Bedingungen, unter denen die einzelnen Verkehrsträger am Markt tätig sind, vergleichbar sind. Niemand kann mir, so glaube ich wenigstens, unterstellen, ich wolle einzelne Berufsstände oder einzelne Verkehrsträger in einen goldenen Käfig setzen und sie durch staatliche Maßnahmen sowohl vor dem internen wie vor dem externen Wettbewerb schützen.

Nur, über eines müssen wir uns dabei im klaren sein, meine Damen und Herren: Nationale und internationale Verkehrspolitik sind in unseren Tagen so wie siamesische Zwillinge, die sich nur schwer voneinander trennen lassen. Das Maß der Freiheit, das wir in unserer nationalen Verkehrspolitik erreichen können, wird immer auch bestimmt sein von den Fortschritten, die wir im internationalen Bereich bei der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen machen. Verkehrspolitische Alleingänge, aber auch verkehrspolitische Vorleistungen, die in gutem Glauben erbracht werden, können heute nicht mehr im Interesse eines einzelnen Landes liegen, da sie durch die internationale Verklammerung der Verkehrssysteme nur oft zu schädlichen Wirkungen führen. Es liegt daher im Interesse eines jeden Staates, seine verkehrspolitischen Planungen von vornherein auch an die internationalen verkehrspolitischen Entwicklungen anzulehnen und nach Möglichkeit sie mit ihnen zu synchronisieren. Jeder von uns weiß aber auch, daß eine Abstimmung zwischen nationaler und internationaler Verkehrspolitik heutzutage zunehmend schwieriger wird. Ein Beispiel hierfür sind die langjährigen Verhandlungen in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über das Problem einer gerechten Anlastung der Wegekosten. Von dem

Ziel, das wir uns gesetzt haben, sind wir noch weit entfernt. Immerhin werden erste Ansätze für eine Einigung über die anzuwendenden Methoden sichtbar. Ich bin aber der Überzeugung, daß wir diese zeitraubenden Verhandlungen auf uns nehmen müssen, wenn wir die Wettbewerbsbedingungen zwischen unseren Verkehrsträgern vergleichbar machen wollen. Das sind die Hügel, und das mögen auch die hohen Berge sein, über die wir aber müssen, wenn wir in die Freiheit hinter den Bergen wollen. Ohne diese Mühen über die Angleichung der Kostenstruktur gibt es nicht mehr Freiheit im Wettbewerb, auch nicht bei der Preisbildung, weil sonst die Dinge in sich verheddert bleiben. Der Entwicklung im Binnenverkehr entgegengesetzt ist die Entwicklung im Seeverkehr. Während wir im Binnenverkehr mehr Freiheit durch größere Wettbewerbsgleichheit suchen, drängt sich im Seeverkehr die Frage auf, ob wir bei zunehmenden Wettbewerbsungleichheiten das heutige Maß an Freiheit auf die Dauer bewahren können, oder ob es eingeschränkt wird. Zu solchen Überlegungen gibt gerade die schifffahrtspolitische Entwicklung der letzten Monate allerlei Anlass.

Die Situation, in der wir uns angesichts eines zunehmenden Protektionismus im Seeverkehr befinden, läßt sich mit dem Worte eines Landsmannes von mir, einem Wort von Goethe, umschreiben: Der Irrtum wiederholt sich immerfort in der Tat, deswegen muß man das Wahre unermüdlich in Worten wiederholen.

Um es klar und deutlich zu sagen: Wir verstehen das Bestreben eines jeden Landes und anerkennen dessen Recht, eine seinen Umständen entsprechende Handelsflotte aufzubauen. Wir anerkennen auch den berechtigten Anspruch dieser Länder auf eine angemessene Beteiligung an ihren Ein- und Ausfuhren sowie auf eine Mitarbeit in den internationalen Konferenzen, deren Ordnungsfunktion von ihnen im Grundsatz auch nicht bestritten wird. Um dieses Ziel möglichst schnell zu erreichen, wenden einige Staaten jedoch protektionistische Methoden an. Die Palette solcher Maßnahmen ist groß. Hauptformen sind die staatliche Ladungslenkung und Aufteilung sowie staatlicher Einfluß auf Konferenzbedingungen, Zollerleichterungen für die auf ihren Schiffen beförderte Ladung, Zollstrafen für Güter, die mit Schiffen ausländischer Flaggen befördert worden sind, und andere mehr. Dabei sind es weniger Emotionen als vielmehr handfeste wirtschaftliche Erwägungen, die hier in erster Linie eine Rolle spielen. Gerade die Schifffahrtsländer haben stets für Aufbau und Betrieb von Handelsflotten der Entwicklungsländer gesunde wirtschaftliche Verhältnisse gefordert. Dieses bedeutet in der Endkonsequenz, daß wir zugestehen, daß diese Schiffe Ladung brauchen. Das wissen auch die Hamburger Reeder. Was uns bedrängt, das ist dies: daß diese Länder geschlossen dazu übergehen und Vorschriften erlassen, um an die lebensnotwendige Ladung heranzukommen. Ein wenig Vorschriften machen, meine Damen und Herren, das ist genausowenig schlimm, wie ein erster Kuß schon keine Todsünde ist. Ein Sprichwort sagt aber, daß der Appetit beim Essen kommt. Wenn nämlich beim Naschen der Appetit so groß wird, daß er der traditionellen Schifffahrt in ihren Fahrtgebieten die Lebensgrundlagen entzieht und damit die Reizschwelle überschreitet, dann wäre allerdings ein Heimatstaat solcher traditioneller Linien schlecht beraten, wenn er nicht dafür sorgt, daß den Entwicklungsländern ihre Unvernunft auch einmal plastisch vor Augen geführt wird. In diesem Falle muß klargemacht werden, daß es nicht angeht, einerseits Freiheit zu sagen und nach Freiheit zu rufen und auf liberale Prinzipien der Seeschifffahrt zu bauen und sogar zu glauben, darauf Anspruch zu haben, andererseits aber selber einen ausufernden und unangemessenen Protektionismus zu betreiben. Das ist etwas, was vielerorts eingerissen ist! Der andere, der muß so freiheitlich sein, wie es mir selber nützlich ist. Zum Ausgleich muß ich zu Hause soviel dirigieren, damit ich mit dem anderen und mit dessen Anspruch auf Freiheit im eigenen Bereich nicht in Kollision komme und mir ihn vom Halse halte.

Ich habe schon vor Monaten hier in Hamburg gesagt und darf es heute, in diesem Kreise wiederholen: Ich habe die grundsätzliche Zustimmung des Kabinetts erbeten, auf einen der deutschen Flagge nachteiligen Protektionismus zu reagieren. Ich habe diese Vollmacht der Bundesregierung erhalten. Diese Vollmacht wird in einer Weise praktiziert werden, die der jeweiligen Situation angemessen ist. Wir übereilen nichts, wir übertreiben nichts. Wir agieren nicht, aber wir werden auch nicht stillhalten, ohne zu reagieren.

Unser wirtschaftlicher Ruf in der Welt und die Satzung, die wir unserer Wirtschaft gegeben haben, trägt an erster Stelle das Wort Freiheit. Angesichts unserer liberalen Wirtschaftsverfassung gibt es naturgemäß nicht gerade einen Überfluß an Rechtsgrundlagen und an Handwerkszeug für ein solches notwendiges Reagieren und Vorgehen. Aber das, was es an Möglichkeiten gibt und an Möglichkeiten vorhanden ist, haben wir sorgfältig auf den Prüfstand getan. Ich verschweige dabei auch nicht, daß dem einen oder dem anderen meiner Ressortkollegen dabei noch klar werden wird, daß der Liberalismus in der Seeschiffahrt etwas engere Grenzen hat und nicht in einem so weiten Kanal gebettet ist wie viele andere Wirtschafts- und Verkehrszweige. Ich bin jedenfalls davon überzeugt und deshalb auch willens, meine Bemühungen in dieser Richtung zu verstärken.

Meine Damen und Herren, ich bin kein Freund von Drohungen. Meiner Machart entspricht es eher, ohne das anzukündigen zu handeln, wenn es nötig ist. Ich bitte mir daher an dieser Stelle auch zu erlassen, einzelne Reaktionsmöglichkeiten hier zu beschreiben und darzustellen. Über zwei allgemeine Grundsätze sollten wir aber einer Meinung sein können: Brachiale Gewalt ist kein geeignetes Reaktionsmittel. Dafür ist das Netz der internationalen Seeverkehrsdienste zu fein gesponnen, dafür sind die Verhältnisse zu verschieden und die Zusammenhänge mit anderen Bereichen zu eng. Ich bin in diesem Zusammenhang Herrn Konsul Schulte, dem seinerzeitigen Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, für zwei Sätze in seinem Jahresbericht 1969 besonders dankbar. Sie lauten: „Jede Maßnahme zum Schutz der Flagge muß selbstverständlich die Belange des Außenhandels berücksichtigen. Es kann niemals im Interesse der Schiffahrt liegen, sich über diese Belange hinwegzusetzen.“ – Dieses ist auch meine Auffassung.

Was wir weiter brauchen, ist eine gemeinsame Haltung aller betroffenen, vor allem der europäischen Länder. Wir müssen gemeinsam Front machen gegen Praktiken, die wir für falsch halten. Es wird außerdem gut sein, daß man sich darüber im klaren ist, daß die Aufrechterhaltung traditioneller Prinzipien um jeden Preis kein Ziel ist, das zum Maßstab allen Handelns gemacht werden kann. Das könnte je nach der Entwicklung nicht weniger falsch sein, wie es falsch wäre, ins andere Extrem zu fallen und deshalb, weil irgendwo Dirigismus und Protektionismus in der Welt sich entwickelt, auch den Protektionismus bei uns hier zum Programm zu machen. Dies darf ich besonders den mit uns eng befreundeten anderen westlichen Schiffahrtsnationen sagen, und ich möchte bitten und hinzufügen: Lassen Sie uns so bald als möglich gemeinsam darüber nachdenken, wie weit auf guten privatwirtschaftlichen Traditionen der Seeschiffahrt aufgebaut und wieviel davon in einer Welt, die sich verändert, bewahrt werden kann und bewahrt werden muß. Wir können uns dieser von uns grundsätzlich als wünschenswert angesehenen Prinzipien um so länger erfreuen, wenn wir besonders dort zusammenarbeiten und zu einheitlichem Vorgehen kommen, wo es zu reagieren heißt, um unseren Flotten eine angemessene Existenzgrundlage zu erhalten. Wir sollten die notwendigen Überlegungen nicht länger aufschieben, auch wenn wir an einem angemessenen Maße von staatlicher Einmischung, mehr als uns allen vielleicht lieb ist und lieb sein kann, möglicherweise nicht vorbeikommen.

Ich habe vorhin den Jahresbericht von Herrn Schulte zitiert, in dem er den Schutz der Flagge und die Belange des Außenhandels in einen Zusammenhang rückte. So sehr wir alle unterstreichen, was er gesagt hat, so möchte ich doch hinzufügen: Unser Außenhandel und unsere Industrie und ganz allgemein unsere Wirtschaft, die selber etwas von der Freiheit halten und selber auf die Freiheit gegründet sind, sollten manchmal auch ein wenig daran denken, daß es auch eine deutsche Schiffahrt gibt.

Die fundierte Wirtschaftlichkeit und auch das Ausmaß an Freiheit, in dem die Wirtschaftlichkeit gewahrt bleibt, konnte für uns alle einmal wichtig werden, auch für die Freiheit und die eigenständigen Interessen von Handel und Wirtschaft selber. Zwischen dem Protektionismus zugunsten der eigenen Flagge und der völligen Gleichgültigkeit gegenüber der eigenen Flagge muß es ein gesundes Mittelding geben, das die eigenen Flaggen in Freiheit im Winde oder, wenn es sein muß, im Sturm auf den Meeren wehen läßt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

In Hamburg über Container sprechen, heißt Eulen nach Athen oder, wie die Engländer sagen, Kohlen nach Newcastle tragen. Nach einem althansischen Spruch war Hamburg das Brauhaus der Hanse, und die Rotweinfässer waren keine seltenen Gefäße. Die Fässer von damals waren die Vorgänger der Container von heute. Ich habe eingangs meiner Ausführungen davon gesprochen, daß wir uns nicht zum Spielball technischer Entwicklungen machen lassen dürfen, sondern Herr über die Technik bleiben und sie planend gestalten müssen. In diesem Zusammenhang muß uns die Entwicklung auf dem Gebiete des internationalen Seeverkehrs, soweit sie den Sektor Transportmittel betrifft, etwas bedenklich stimmen. Die bisherige Entwicklung im Containerverkehr läßt befürchten, daß sich hier in mancher Hinsicht einander widerstreitende Unternehmerinteressen hochescalieren.

Erst vor vier Jahren wurde der erste regelmäßige Liniendienst mit Spezial-Containerschiffen auf dem Nordatlantik aufgenommen. Heute bedeckt ein engmaschiges Netz von Containerlinien den Nordatlantik. Auch nach anderen Kontinenten sind Linien entweder bereits aufgebaut oder noch in der Entwicklung. Die für den Großbehälterverkehr vorgesehenen Spezialschiffe sind von Jahr zu Jahr größer geworden. Nach nur vier Jahren kann bereits von drei Generationen von Containerschiffen gesprochen werden. Dies ist wahrhaft eine stürmische Entwicklung. Ich gebe zu, es ist heute allgemeine Auffassung, daß der Handel mit Übersee in den nächsten Jahrzehnten wesentlich zunehmen wird und die sich hier ergebenden zusätzlichen Transportaufgaben nicht in konventioneller Weise gelöst werden können. Insofern ist der rechtzeitige Aufbau einer durchgehenden und kostensparenden Transportkette, wie ihn der Großbehälter ermöglicht, notwendig. Ob es allerdings zweckmäßig ist, die Entwicklung in so hektischer Weise voranzutreiben, wie dies in jüngster Zeit zum Teil von ausländischen Gruppen vorgezeichnet wird, dies ist eine Frage für sich. Eine etwas ruhigere Entwicklung wäre vermutlich für den Weltverkehr und auch für den Welthandel nicht von weniger Nutzen gewesen. Den europäischen Reedereien blieb bei dieser Sachlage nicht viel anderes übrig, als sich der rasanten Entwicklung des Großcontainerverkehrs anzupassen. Ich freue mich, daß wir miteinander feststellen können, daß die deutschen Reedereien nach anfänglich verständlicher Skepsis und nach gründlicher Prüfung unter dem Aspekt ihrer kaufmännischen Verantwortung sich entschlossen auf die neue Entwicklung eingestellt haben. Sie stehen heute in der internationalen Seeschiffahrt auf einem guten Platz in der Liste, derer, die Containerverkehr betreiben.

Die Bundesregierung hat schon in ihrem verkehrspolitischen Programm die Auffassung vertreten, daß die Verkehrsaufgaben der Zukunft unter anderem nicht ohne eine Forderung des kombinierten Verkehrs gelöst werden können. Diese Forderung geschieht gegenwärtig durch Einbeziehung der großen, für den Überseeverkehr vorgesehenen Spezialcontainerschiffe in das Schiffbauförderungsprogramm sowie durch andere Bundesmittel.

Der Volksmund sagt, daß man auf einem Bein nicht stehen kann. Wenn wir soeben die Containerprobleme der Seeschiffahrt betrachtet haben, dann dürfen wir nicht das andere Bein vergessen, auf dem der Containerverkehr ruht, nämlich den Vorbeziehungsweise Nachlauf der Container im Binnenland. Die Anlage, auf der wir hier stehen, ist eine der Nahtstellen unseres modernen Containerverkehrs. Wie das Herz im Körper eines Menschen das Blut aufnimmt und es wieder abgibt, so passieren diese Anlage die land- und die seewärts gerichteten Verkehrsströme. Schiene und Straße sind zu etwa gleichen Teilen an der Bewältigung dieses Verkehrs beteiligt, die Schiene dabei fast ausnahmslos über die großen Entfernungen. Einer breiteren Öffentlichkeit ist in der Zwischenzeit bekannt, daß Delphine nicht nur Meerestiere, sondern auch Containerzüge der Deutschen Bundesbahn sind. Ich möchte aber Herrn Präsidenten Oeftering nicht vorgreifen; ich weiß, er hat im Laufe des Tages noch Gelegenheit, sich im besonderen über diese Zusammenarbeit zwischen der Bundesbahn und unseren Häfen auszusprechen.

Ich habe auf die Gedanken hingewiesen, die dadurch entstehen können, daß Supertanker nur aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten entwickelt werden. Auch diese Entwicklung bereitet gegenwärtig in anderer Hinsicht noch besondere

Sorgen. Die ständige Zunahme der Schiffsgrößen, insbesondere in der Rohöl- und Erzfahrt, aber auch im Verkehr mit Getreide, Kohle und anderen Massengütern, hat die Bundesrepublik vor die Notwendigkeit gestellt, zu prüfen, ob und inwieweit die deutsche Seehafengruppe den Verkehrsanforderungen künftiger Jahrzehnte angepaßt werden muß. Gegenwärtig untersucht eine Kommission des Bundesverkehrsministeriums gemeinsam mit den vier Küstenländern und Vertretern der interessierten Wirtschaft die Notwendigkeit und die Möglichkeiten für den Bau von Tiefwasserhäfen an der deutschen Nordseeküste. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Bei der Größe und bei der Bedeutung des Objekts sollte es uns auch nicht darauf ankommen, hier so lange abzuwarten, bis wir mit der notwendigen Gründlichkeit uns den notwendigen Durchguck auf ein so bedeutendes Vorhaben verschafft haben. Ich möchte daher alle an diesen Verhandlungen Beteiligten sehr herzlich bitten, diese Geduld zu üben und beharrlich zu bleiben, um in harmonischer Zusammenarbeit diese für die gesamte Küste so bedeutende Untersuchung zu vollenden, die dann die Grundlage für eine möglichst rationale und richtige und fehlerfreie Entscheidung sein kann.

Das hansische Gemeinschaftsgefühl ist in den vergangenen Jahrhunderten nur zu oft auf eine harte Probe gestellt worden, dann, wenn es galt, Eigennutz und Gemeinnutz gegeneinander in rechter Weise abzuwägen. Die Zeit, in der erzbischöfliche Bremer mit schleswig-holsteinischen Hamburgern in schwesterlicher Haßliebe um den dritten Platz hinter Köln und Lübeck auf den Hanse-Tagen stritten, ist heute für uns noch historische Vergangenheit. Dieses sollte auch so bleiben. Ich weiß, wo ich hier bin, und die Hamburger wissen, daß die Verkehrspolitik in all den Jahren, die ich sie zu vertreten habe, nicht an Hamburg vorbei gemacht worden ist, und sie wird auch künftig nicht an Hamburg vorbei gemacht werden können. Aber ich möchte bitten, daß wir hier bei allem Streben nach sinnvollem Vorwärts nicht vergessen, daß es nicht *einen* Mittelpunkt der Erde gibt, sondern daß es überall da, wo es Interessen gibt, auch einen vermuteten Mittelpunkt der Erde gibt und sich drumherum etwas anderes gruppiert. Ich möchte die Bitte äußern, bei aller Fürsorge und Sorgfalt um die Zukunft jedes Hafens, die wir haben müssen, im Wettbewerb unserer Häfen miteinander und untereinander nicht zu vergessen, daß wir in einen europäischen Wettbewerb hineinmünden, damit nicht am Ende bei dem Wettbewerb der deutschen Häfen untereinander der europäische Wettbewerb verloren wird, meine Damen und Herren. Dies wollte ich gerne einmal bei dieser Gelegenheit so gesagt haben. Das spricht gegen nichts, sondern soll uns nur allen miteinander aufzeigen, wohin die Richtung gehen muß.

Wenn ich eingangs von der Freiheit sprach, unsere Umwelt menschlich zu gestalten, so möchte ich meine Ausführungen nicht beenden, ohne noch einen Punkt zu erwähnen, von dem ich meine, daß er gesehen werden muß. Ich meine die Situation des arbeitenden Menschen an Bord unserer Schiffe. Der Personalmangel in der Seeschifffahrt hat seit Jahren zu Besorgnis Anlaß gegeben. Er hat sich im vergangenen Jahr in einer Weise verschärft, daß Abhilfe nur durch eine Neuorientierung erwartet werden kann. Dazu gehört vor allen Dingen auch die Erkenntnis, daß man nicht alles mit Geld erreichen kann. Dem Personalmangel in der Seeschifffahrt muß abgeholfen werden. Das heißt vor allem: Man muß den Vorteilen etwas entgegensetzen, die den Landberuf auch für den Seemann attraktiver machen. Ich bin davon überzeugt, daß diese Vorteile des Landberufes durch andere Vorzüge, Besonderheiten und Einmaligkeiten, die die Seeschifffahrt auch heute noch auszeichnen und die sie zu bieten vermag, kompensiert werden können. Ich begrüße es in diesem Zusammenhang sehr, daß neuerdings die Reeder dazu übergegangen sind, durch eine breit angelegte gezielte Aufklärung auf die Seeschifffahrt aufmerksam zu machen. Erfolgreich kann dies jedoch nur sein, wenn zugleich die Ursachen beseitigt werden, die so viele Besatzungsmitglieder immer wieder veranlassen, schon nach kurzer Seefahrtzeit wieder an das Land zurückzukehren. Die Reeder dürfen deshalb in ihrem immer deutlicher werdenden Bemühen nicht nachlassen, an Bord ihrer Schiffe Arbeits- und Lebensverhältnisse zu schaffen, die den Vorstellungen gerade der jungen Seeleute eher entsprechen als das Althergebrachte. Man wird sich um das einzelne Besatzungsmitglied auch anders kümmern müssen, als das früher vielleicht

der Fall war und notwendig war. Das gilt auch für einen disponiblen Urlaub, der das Verhältnis des Seemannes zu seiner Familie berührt. Überhaupt muß auch erkannt werden, daß nicht unbedingt und nicht ausschließlich durch eine höhere Heuer allein dieses Problem aus der Welt geschafft wird, sondern daß es daneben Bedingungen gibt, die man ohne Geld und ohne höhere Heuer in Angriff nehmen kann. Die Vorgänge an den deutschen Seefahrtschulen im letzten Jahr haben deutlich werden lassen, daß das für jede gedeihliche Personalpflege so unerlässliche Vertrauensverhältnis zwischen dem Reedereikontor einerseits und der Schiffsleitung andererseits, aber auch zwischen den Ausbildern an Bord und den Auszubildenden vielfach stark belastet worden ist. Die Wiederherstellung dieses Vertrauens durch eine vom Geist der Aufrichtigkeit geprägte gute Zusammenarbeit sollte vor allem nottun. Soweit die Bundesregierung dabei behilflich sein kann – es gibt da einige Punkte –, werden Sie sie aufgeschlossen finden.

Meine Damen und Herren!

Die deutsche Seeschifffahrt wird in den nächsten Jahren mit Sicherheit – dies wissen wir gewiß, vieles andere nicht so deutlich – von Stürmen und rauher See nicht verschont bleiben. Daran wird sie nicht zerbrechen, sondern das kann sie stärken. Die Bundesregierung wird bedächtig und wachsam, aber doch sichtbar genug, dabei auf der Seite unserer Seeschifffahrt sein. Die Hamburger Zeitung „Die Zeit“ hat kürzlich einen Artikel gebracht und über diesen Artikel geschrieben: „Müssen die deutschen Reeder ihre Flagge streichen?“ Meine Antwort lautet: Nein, unsere Flagge soll wehen, unsere Flagge wird wehen, auch wenn es draußen auf der See stürmt. Ich danke Ihnen sehr.

