Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 8. Wahlperiode, 1971-75

(4.7.1972) Drucksache 8/304

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 8 / 304**
Landtag (zu Drs. 8/274)
8. Wahlperiode 04. 07. 72

Antwort des Senats

zur Anfrage der Abgeordneten Hardegen, Klein und Fraktion der CDU vom 8. Juni 1972 (Drs. 8/274)

Situation der bremischen Handels- und Fischereiflotte

I. Handelsflotte

Zu Frage 1:

Von der in Bremen beheimateten Handelsflotte wurden in den ersten 5 Monaten des Jahres 1972 insgesamt 36 Schiffe mit insgesamt 194 097 BRT in das Ausland verkauft bzw. ausgeflaggt.

Im gleichen Zeitraum ist kein bremisches Handelsschiff abgewrackt worden.

Am 1. Juni 1972 lagen 7 bremische Handelsschiffe mit insgesamt 16 833 BRT und 26 052 tdw auf, während am 15. Juli 1971 noch 9 Schiffe mit insgesamt 35 694 BRT und 49 418 tdw aufgelegt waren.

Die hier aufgeführten Zahlen erheben insoweit keinen Anspruch auf Vollständigkeit, weil innerhalb der bremischen Verwaltung keine entsprechenden Statistiken geführt werden.

Es mußte deshalb auf Zahlenmaterial des Bundesverkehrsministeriums zurückgegriffen werden, das wegen der auch dort nur in beschränktem Umfange vorhandenen personellen Möglichkeiten bisher nicht vollständig ausgewertet werden konnte.

In Ergänzung des hier aufgeführten Materials ist es jedoch möglich, eine Übersicht über die aus dem Bestand der gesamten deutschen Handelsflotte in den Jahren 1971 und 1972 (5 Monate) durchgeführten Auslandsverkäufe und Abwrackungen zu geben:

	Anzahl der Schiffe		BRT	
	1971	Januar—Mai 1972	1971	Januar—Mai 1972
Auslandsverkäufe	277	127	1 110 765	506 083
Abwrackungen	119	16	31 838	26 953

Zu Frage 2:

a) Der Senat schließt sich hinsichtlich Ursachen und Folgen der Veräußerung von Handelsschiffen ins Ausland den Feststellungen des in der Anlage beigefügten Berichtes des ad-hoc-Ausschusses „Flaggenwechsel" des Seeverkehrsbeirates vom 26. November 1971 an. Die dort getroffenen Aussagen gelten uneingeschränkt auch für die in Bremen beheimatete Handelsflotte. Ein verstärkter Verkauf, insbesondere überalterter bzw. konventioneller Tonnage, ist seit mehreren Jahren auch in anderen westeuropäischen Schiffahrtsländern — wenn auch in einer nach Umfang und Tempo unterschiedlichen Entwicklung — zu verzeichnen.

Demgegenüber liegt der Umfang der aufliegenden bremischen Tonnage mit ca. 0,8 % (bezogen auf den 1. Juni 1972) unter dem Prozentsatz der aufliegenden Welthandelstonnage von 2,4 %.

b) Der Senat ist sich ebenso wie die Bundesregierung dessen bewußt, daß die vornehmlich durch sinkende Frachteinnahmen und steigende Kosten gekennzeichnete Lage der deutschen Seeschiffahrt Anlaß zu ernster Besorgnis gibt. Insoweit lassen auch die Untersuchungen der Deutschen Revisions- und Treuhand AG (Treuarbeit) es als angezeigt erscheinen, aufgrund der vorliegenden Ergebnisse die weitere Entwicklung in der deutschen Seeschiffahrt sorgfältig zu beobachten.

c) Darüber hinaus werden entsprechende langfristige Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte unter Berücksichtigung des Berichts der Treuarbeit und der umfassenden Dokumentation „Die Deutsche Seeschiffahrt 1971—1972" des Verbandes Deutscher Reeder gegenwärtig von den zuständigen Stellen in Bund und Ländern geprüft.

In diesem Zusammenhang hat sich die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer bereits am 27. März d. J. u. a. dafür ausgesprochen, die strukturellen Hilfen für die deutsche Seeschiffahrt (Neubauhilfen und ERP-Kredite) zu verbessern und weitere Erleichterungen im steuerlichen Bereich vorzusehen.

Entsprechend hat der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages am 12. April d. J. beschlossen, die ursprünglich im Bundeshaushalt 1972 eingestellte Verpflichtungsermächtigung für Neubauhilfen in Höhe von 60 Mill. DM auf 100 Mill. DM zu erhöhen. Weiter hat der Bundesrat am 16. Juni d. J. zum Entwurf des ERP-Wirtschaftsplanes 1973 auf Initiative Bremens eine Entschließung gefaßt, nach der die Bundesregierung gebeten wird, zu prüfen, ob im Interesse sowohl der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte als auch der Sicherung des Auftragsbestandes der Werften entsprechend der Regelung in früheren Jahren erneut Verpflichtungsermächtigungen zur Modernisierung der deutschen Handelsflotte eingestellt werden können.

Außerdem hat die Bundesregierung bereits Vorkehrungen getroffen, daß in Liquiditätsschwierigkeiten geratene Schiffahrtsunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Bundesbürgschaften erhalten können. Von dieser Möglichkeit haben nach den Feststellungen des Senats die in Bremen ansässigen Reedereien jedoch bisher keinen Gebrauch gemacht.

II. Fischereiflotte

Zu Frage 1:

Von Juni 1971 bis Juni 1972 wurden in der großen Hochseefischerei neun Schiffe mit insgesamt 5720 BRT abgewrackt und fünf Schiffe mit 3206 BRT aufgelegt.

Zu Frage 2:

a) Es wird darauf hingewiesen, daß es sich bei den Abwrackungen und Stillegungen der letzten Jahre um eine zwischen Wirtschaft und Verwaltung abgestimmte und mit öffentlichen Mitteln bezuschußte Aktion handelt. Sie wurde initiiert durch ein Memorandum der Küstenländer vom 19. Januar 1968, dessen Vorschläge von Bundesregierung und Bundestag aufgegriffen und realisiert wurden. Daneben ist ein Umbau- und Neubauprogramm angelaufen. Dieses Strukturprogramm hatte und hat folgende Zielsetzungen:

aa) Abwrackung und Stillegung veralteter und überschüssiger Tonnage auf dem Frischfischsektor, um die Produktionskapazitäten an die Nachfrage anzupassen.

In der Deutschen Hochseefischerei waren 57 Abwrackungen vorgesehen, bis Ende des Jahres 1971 waren hiervon 48 erfolgt.

Abwrackungen der großen Hochsee- und Heringsfischerei im Lande Bremen:

Jahr	Zahl der Fischdampfer	BRT	Zahl der Logger	BRT
1968	13	7343	8	2060
1969	5	3035	18	4853
1970	4	2565	6	1400
1971	2	1211	2	648

bb) Umbau von 18 Teilfrostern zu rentablen Seitenfängern, um die Frischfischversorgung bei gleichzeitiger Abwrackung unrentabler Einheiten bis 1975 sicherzustellen.

Für die unter aa) und bb) aufgeführten Maßnahmen wurden der bremischen Seefischerei folgende Zuschüsse gewährt:

1968	2 999 593,— DM
1969	5 602 990,— DM
1970	1 903 786,— DM
1971	1 513 493,— DM
Insgesamt:	12 019 862,— DM

cc) Das Frosterneubauprogramm sieht den Bau von 15 Einheiten vor, wovon 14 bereits kontrahiert sind; hiervon entfallen 9 Einheiten auf Bremerhaven.

b) Sorge bereitet folgende kurzfristig eingetretene Entwicklung:

aa) Die explosionsartige Kostensteigerung und die erhebliche Kostenunterdeckung im Frischfischsektor seit Sommer 1971 und die sich hieraus abzeichnende Absicht der Hochseefischerei, über das unter a) aufgeführte Abwrackungsprogramm hinaus abzuwracken. Diese betriebswirtschaftlich verständliche Absicht könnte zu einer Verknappung der Angebote und zu einer negativen Auswirkung auf die nachgeordneten Stufen in der Fischwirtschaft führen.

bb) Die Absichtserklärung Islands, die Fischereigrenzen auf 50 Seemeilen auszudehnen.

Über beide Punkte wird zur Zeit intensiv verhandelt. Es wird in diesem Zusammenhang auf den der Deputation für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherfragen, der Deputation für den Fischereihafen und dem Haushaltsausschuß zugegangenen vertraulichen Bericht über die aktuelle Situation der Fischerei in Bremerhaven vom 29. Februar 1972 verwiesen.

Nach Auffassung des Senats wäre zur Deckung der Nachfrage ab 1973 ein Neubauprogramm von 12 bis 15 Einheiten im Frischfischbereich wünschenswert. Ob sich ein solches wird realisieren lassen, hängt von mehreren Faktoren ab, in erster Linie jedoch von den zukünftigen Fangmöglichkeiten. Deshalb wird vor Ende der für 1973 geplanten dritten Seerechtskonferenz keine Entscheidung hierüber getroffen werden können.

Seeverkehrsbeirat
Ausschuß „Flaggenwechsel"

Bericht vom 26. November 1971

Der Seeverkehrsbeirat hat am 18. Mai 1971 einen ad-hoc-Ausschuß eingesetzt zur Prüfung der „Tatbestände, Gründe und Folgen der Veräußerung von Schiffen ins Ausland" („Flaggenwechsel").

Als Mitglieder wurden benannt:

von der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft	Herr Ing. (grad.) Hans-B. Müller-Schwenn
von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	Herr Heinrich Rake
von der See-Berufsgenossenschaft	Herr Heinrich Wiemers
vom Verband Deutscher Reeder	Herr Prof. Dr. Rolf Stödter
vom Verband Deutscher Küstenschiffer	Herr Jürgen H. Breuer

Die Mitglieder übertrugen in der ersten Sitzung des Ausschusses dem Geschäftsführer des Seeverkehrsbeirates, MinDir. Tennstedt, den Vorsitz.

Der Ausschuß erstattet den folgenden Bericht:

1. Über den Verkauf von Handelsschiffen (außer Fischereifahrzeugen, Seeschleppern usw.) in das Ausland wurden folgende Zahlen ermittelt:

1965	55	—	128 146 BRT
1966	75	—	243 409 BRT
1967	78	—	258 140 BRT
1968	78	—	209 492 BRT
1969	103	—	328 588 BRT
1970	160	—	466 264 BRT
1. 1.—31. 10. 1971	225	—	905 115 BRT.

2. Bis 1970 haben sich die Verkäufe entsprechend der Größe und dem Altersaufbau der deutschen Handelsflotte stetig entwickelt. Die Veräußerung von Schiffen — auch in das Ausland — muß grundsätzlich als normaler Vorgang zur Erneuerung der Flotte angesehen werden. Die Verkäufe in den Jahren bis 1970 dienten in erster Linie der Abgabe älterer Tonnage. Die erzielten Erlöse verstärkten die Eigenmittel der Reeder, um die für Neubauten notwendigen Investitionen vornehmen zu können oder um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zum Teil sind die Verkäufe auch aus günstigen Verhältnissen auf dem Markt für Zweithand-Tonnage zu erklären.
3. Die steigende Zahl der Gesamttonnage der im Jahre 1970 veräußerten Schiffe mag auf zusätzliche Verkaufsgründe hinweisen. Hier ist sicher auch an den bekannten Strukturwandel zum Containerschiff und zum größeren Massengutschiff zu denken. Dies gibt jedoch noch keinen Anlaß zu besonderen Untersuchungen im Rahmen der Zielsetzung des Ausschusses.
4. Im Jahre 1971 sind Zahl und Gesamttonnage der ins Ausland veräußerten Schiffe sprunghaft gestiegen. Unter den verkauften Schiffen befanden sich auch solche, die mit Neubaudarlehen oder Neubauzuschüssen (Bundesmittel) gefördert waren. Die vertraglich vereinbarte Sperrfrist für den Verkauf in das Ausland war aber in allen Fällen abgelaufen oder durch Rückzahlung der Bundesmittel beendet worden, und zwar durch Rückzahlung eines Neubauzuschusses und durch vorzeitige Tilgung von Neubaudarlehen (12 Fälle).
5. Die Abgabe unwirtschaftlicher Tonnage war auch im Jahre 1971 überwiegend der ausschlaggebende Grund für den Verkauf. Dabei haben sich jedoch die Merkmale für die Unwirtschaftlichkeit vermehrt. Zu Überalterung und Reparaturanfälligkeit tritt jetzt ein wachsendes Mißverhältnis zwischen Einnahmen (Frachtraten) und Ausgaben (Kosten) hinzu. Außerdem macht sich in bestimmten Fahrtgebieten der Strukturwandel im Linien- und Trampverkehr und nicht zuletzt auch die Anpassung an schiffahrtspolitische Gegebenheiten immer mehr bemerkbar.
6. Eine besondere Beschleunigung dieser Entwicklung ist durch den wegen der währungspolitischen Unsicherheit (seit Frühjahr 1971) noch verstärkten Verfall des Frachtenmarktes und der unverhältnismäßig gestiegenen Kosten eingetreten. Wegen der großen Zurückhaltung der Befrachter in den letzten Monaten ist die gegenwärtige Lage deshalb gekennzeichnet durch einen Tiefstand der Raten in der Tramp- und in der Tankschiffahrt.

7. Während der Markt für Trampfrachten Mitte 1970 einen seit Jahren nicht beobachteten Höchststand erreichte, haben die Raten im August 1971 einen so niedrigen Stand erreicht, wie er in der Nachkriegszeit ohne Beispiel ist. Die Tankfrachten hatten im dritten Vierteljahr 1970 ebenfalls einen Höchststand erreicht, sie liegen heute ähnlich tief wie die Trampfrachten. Der von den Reedereien beklagte Ladungsmangel beeinträchtigt auch die Linienschiffahrt, da sie ihre Dienste auch dann durchführen muß, wenn ihre Schiffe nur wenig beladen sind.

8. Auf der anderen Seite sind die Kosten, die die Schiffahrt belasten, in den Industriestaaten stark gestiegen. Ein Schiff, das die Flagge wechselt, kann, abgesehen von den wenigen Fällen, in denen es sich einer Flaggendiskriminierung durch Flaggenwechsel entziehen kann, eine Erhöhung seiner Frachteinnahmen durch diese Maßnahme nicht erwarten. Es kann dadurch auch nicht seine reisebedingten Kosten (Brennstoffe, Hafenabgaben, Lotsabgaben, Stauereilöhne etc.) senken. Lediglich bei den reedereiseitigen Kosten, soweit sie an die Flagge gebunden sind, wie Kapitalkosten, Lohnkosten, soziale Abgaben, Belastungen aus nationalen Sicherheitsvorschriften können durch einen Flaggenwechsel auf eine internationale Ebene reduziert werden. Die übrigen reedereiseitigen Kosten wie Reparatur, Versicherung, Unterhaltung des Schiffes sind weitgehend international eingependelt und lassen keine Kostenersparnis in nennenswertem Umfang zu.

   Im Jahre 1970 wies die deutsche Kauffahrteiflotte eine recht gute Altersstruktur auf. Sie war weder überaltert noch besonders reparaturanfällig. In den übrigen Industriestaaten, wo auch erheblich steigende Kosten zu verzeichnen sind, ist ein Verbringen von Schiffseinheiten unter Auslandsflagge in ähnlichem Ausmaß wie in der BRD z. Z. nicht festzustellen. Die Gründe dafür müssen mithin in den besonderen Verhältnissen in der BRD zu finden sein.

9. Die von der deutschen Seeschiffahrt noch nicht überwundenen Folgen der DM-Aufwertung des Jahres 1969 müssen in diesem Zusammenhang ebenso nachdrücklich unterstrichen werden, wie die durch die Freigabe des DM-Wechselkurses im Mai 1971 bewirkte zusätzliche Aufwertung. Das bedeutet im Vergleich zur Lage im Herbst 1969 für die deutschen Reeder Einnahmeminderungen von etwa 20 % (20. Oktober 1971).

10. Unter den besonderen Verkaufskonstruktionen fällt die steigende Zahl der Rückcharterungen auf. Die Rückcharter ist im internationalen Schiffahrtsmarkt insoweit üblich, als der Käufer den Chartervertrag als Grundlage für die Kaufpreisfinanzierung benötigt. Die Rückcharter gibt dem deutschen Verkäufer z. Z. auch die Möglichkeit, bei weiterer Benutzung des Schiffes für den eigenen Bedarf zum Teil erhebliche Kosten, soweit sie flaggengebunden sind (siehe oben: Ziffer 8), einzusparen.

11. Diesem Ziel dient auch die Veräußerung an ausländische Tochtergesellschaften oder an ausländische Unternehmen, an denen der Verkäufer beteiligt ist. Das gleiche gilt für das sog. Ausflaggen, d. h., wenn eine Partenreederei ohne Eigentumswechsel ihr Schiff unter ausländische Flagge stellt, was das deutsche Flaggenrecht zuläßt.

12. Als ein anderer Grund sind wiederholte behördliche Kontrollen, die Gefahr des Festhaltens des Schiffes und die Höhe der Strafandrohung für Reeder und Kapitäne von Schiffen unter der Bundesflagge für den Fall genannt worden, daß die Besetzung des Schiffes wohl seinem tatsächlichen Einsatzgebiet, aber nicht der im Fahrterlaubnisschein genannten zulässigen Einsatzmöglichkeit entspricht.

13. Es sind auch eine Reihe weiterer Gründe für Verkäufe in das Ausland erörtert worden: Schiffahrtspolitische Erwägungen waren in einigen Fällen maßgebend, da die gewählte fremde Flagge in bestimmten Fahrtgebieten notwendig war, um sich dort zu behaupten oder entscheidende Vorteile zu erhalten.

14. Der deutsche Schiffssicherheitsstandard ist mitbestimmend für einige Verkaufsfälle gewesen; in einem Fall wurde ein Schiff einer ausländischen Tochtergesellschaft nur deshalb übertragen, weil mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln die Erfüllung der höheren deutschen Sicherheitsanforderungen nicht möglich war.

15. Ausschlaggebende Steuervorteile lassen sich nach den Feststellungen z. Z. durch einen Flaggenwechsel nicht erreichen. Anhaltspunkte für Verkäufe aus steuerlichen Gründen haben sich nicht ergeben.

16. Die Personalkosten werden durch die Besetzungsvorschriften (SBAO) und Bemannungsrichtlinien der See-BG und die tarifvertraglichen Regelungen der Sozialpartner bestimmt. Soweit Personalkosten den wirtschaftlichen Betrieb unter deutscher Flagge erschweren oder unmöglich machen, sollte der Flaggenwechsel nicht dazu benutzt werden, deutsche Seeleute zu Bedingungen weiter zu beschäftigen, die insgesamt unter dem sozialen Standard der Bundesrepublik liegen. Dies ist auf manchen Schiffen unter sogenannten billigen Flaggen der Fall. Hier herrschen zum Teil Arbeitsbedingungen, die in der BRD seit langem überwunden sind. Deutsche Tarifverträge und das Seemannsgesetz haben hier ebensowenig Gültigkeit wie die deutsche Arbeits- und Sozialgesetzgebung. Insbesondere ist auch die Durchsetzung von Rechtsansprüchen aus dem Heuerverhältnis häufig schwierig oder praktisch unmöglich. Auch die Sicherheitsvorschriften entsprechen lediglich, wenn überhaupt, dem Internationalen Schiffssicherheitsvertrag und liegen damit weit unter dem Niveau der entsprechenden deutschen Bestimmungen. Gleiches gilt vom Arbeitsschutz.

17. Der Flaggenwechsel hat bei Schiffsoffizieren in wenigen Bereichen zu einer Entspannung auf dem Arbeitsmarkt geführt. Bei Mannschaftsdienstgraden ist darüber hinaus eine gewisse Steigerung der Arbeitslosmeldungen festzustellen. Dabei spielte auch das Bestreben eine Rolle, zur Vermeidung des sonst naheliegenden Flaggenwechsels billigere ausländische Seeleute zu beschäftigen.

18. Unterstrichen wurde, daß Bemühungen um Kostensenkung zu Lasten des deutschen Sicherheitsstandards nicht in Betracht kommen können.

    Sicherheitsanforderungen, die Kosten verursachen, welche ausländische Reeder nicht zu tragen haben, sollten dahin überprüft werden, ob der angestrebte Zweck nicht auch auf andere Weise erreicht werden kann. Hierher gehört auch die sinnvolle Anwendung geltender Vorschriften, sofern diese eine gewisse Beweglichkeit oder Ausnahme gestatten. Darüber hinaus muß vor allem auch sichergestellt werden, daß die Anforderungen der See-BG als Schiffssicherheitsbehörde einerseits und als Unfallverhütungsbehörde andererseits sowie die Anforderungen des Amts für Arbeitsschutz koordiniert, der technischen Entwicklung angepaßt und möglichst nur von einer Stelle, nämlich der See-BG, gegenüber dem Reeder erhoben werden.

19. Deutsche Seeleute, die bei einem Flaggenwechsel von ihrem Recht auf fristlose Kündigung keinen Gebrauch machen, verlieren für sich und ihre Familienangehörigen den Schutz der deutschen Sozialversicherung. Sie können sich nur in der Renten- und in der Krankenversicherung unter bestimmten Voraussetzungen weiterversichern. Eine freiwillige Versicherung gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten bei der See-Berufsgenossenschaft ist nicht möglich. Private Versicherungen sind dadurch nicht ausgeschlossen.

    Auf Antrag eines Reeders können unter bestimmten Voraussetzungen deutsche Kapitäne und Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge durch Versicherungsvertrag der deutschen See-Sozialversicherung unterstellt werden. Sie genießen dann den gleichen sozialen Versicherungsschutz wie Seeleute unter deutscher Flagge. Voraussetzung hierfür ist aber immer, daß der Reeder das Schiff der deutschen Unfallverhütung und Schiffssicherheitsüberwachung unterstellt.

    Sofern mit dem Staat, dessen Flagge das Schiff führt, ein Sozialversicherungsabkommen besteht oder EWG-Recht anzuwenden ist, besteht ein Sozialversicherungsschutz entsprechend den ausländischen Rechtsvorschriften.

    Sollte die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Seefahrt stark zurückgehen, würde der Beitragssatz für die See-Unfallversicherung erheblich steigen.

20. Die unter ausländischer Flagge gebrachten Schiffe unterliegen nicht mehr dem Zugriff der Bundesregierung nach dem Bundesleistungsgesetz und ähnlichen Vorschriften.

21. Beim Fortbestand der für die Schiffahrtsunternehmen in der BRD maßgeblichen Kosten- und Währungsverhältnisse sowie der Besetzungs- und Sicherheitsvorschriften wird sich der Flaggenwechsel fortsetzen. Bis Ende des

Jahres 1971 werden voraussichtlich mehr als 1 Million BRT in das Ausland übertragen sein. Die Zielvorstellung des Verkehrspolitischen Programms und des Verkehrsberichts 1970 der Bundesregierung, wonach die BRD wegen ihres bedeutenden seewärtigen Außenhandels auf eine angemessene und leistungsfähige Handelsflotte nicht verzichten kann, wird bei einer Fortsetzung dieser Entwicklung möglicherweise nicht verwirklicht werden. Die Handelsflotte bleibt noch weiter hinter dem Wachstum des deutschen Außenhandels zurück. Gleichzeitig verschlechtert sich die ohnehin negative Seetransportbilanz der Bundesrepublik Deutschland. Ebenfalls vermindert sich der deutsche Anteil an der wachsenden Welthandelstonnage. Mit einer durchgreifenden Verbesserung der Struktur der Handelsflotte wird deren Leistungsfähigkeit zwar verbessert. Dies trifft aber auch auf die verstärkt wachsenden ausländischen Flotten zu, mit denen die deutsche im Wettbewerb steht.

22. Der Abwanderung von Tonnage aus Ländern wie der Bundesrepublik entspricht das stetige Anwachsen der Flotten unter billigen Flaggen. Dies bedeutet eine wachsende Wettbewerbsverschiebung zuungunsten der Handelsflotte unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland, die durch ihren wirtschaftlichen und sozialen Standard höhere Gesamtbelastungen zu tragen hat.

Carl Schünemann Bremen