

Die wirtschaftlichen Beziehungen des Rhein-Ruhr-Gebietes zu den Niederlanden

Als niederländischer Konsul in Duisburg, der zugleich in seinem Hauptberuf in der hiesigen Wirtschaft tätig ist, werde ich im folgenden den Versuch unternehmen, einen Überblick über die enge wirtschaftliche Verbindung des Rhein-Ruhr-Gebietes mit den Niederlanden zu geben.

Da einerseits eine konkrete flächenmäßige Abgrenzung des Rhein-Ruhr-Gebietes nicht leichtfällt, andererseits kein detailliertes Zahlenmaterial für diesen Wirtschaftsraum zur Verfügung steht, stütze ich mich weitgehend auf statistische Angaben, die sich auf das gesamte Land Nordrhein-Westfalen beziehen, dessen wirtschaftliches Zentrum zweifelsohne das Rhein-Ruhr-Gebiet bildet. Nach einem kurzen einführenden Überblick über den gesamten deutsch-niederländischen Warenaustausch möchte ich nachher auf den bilateralen Handel zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden eingehen. Daran anschließen sollen sich Betrachtungen über den entsprechenden bilateralen Kapital- und Dienstleistungsverkehr, wobei in Duisburg, der Stadt mit dem größten Binnenhafen der Welt, der Binnenschifffahrt und der Hafenvirtschaft eine besondere Bedeutung zuzumessen ist – Bereiche, in denen die Niederlande ebenfalls eine herausragende Stellung einnehmen. Schließlich möchte ich mit einigen Ausführungen über die vielfältigen Beziehungen der Stadt Duisburg zu den Niederlanden, in deren Pflege und Ausbau ich meine besondere konsularische Aufgabe sehe, schließen.

Der deutsch-niederländische Warenaustausch

”Wenn es in Deutschland nieselt, gießt es in den Niederlanden”. In Anspielung auf die enge wirtschaftliche Verflechtung mit der Bundesrepublik kann man diesen Satz oft bei unseren westlichen Nachbarn hören, denn der bilaterale Warenstrom zwischen diesen beiden Ländern ist einer der größten der Welt. Von der Art der nachbarschaftlichen Beziehungen her kann man noch treffender von einer engen Verzahnung oder Verflechtung sprechen, eine Qualifikation, die zum Ausdruck bringen soll, daß es sich hier um mehr als bloße wirtschaftliche Kontakte zwischen zwei Ländern handelt.

Im Jahre 1988 näherte sich der Warenaustausch zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden mit einem Wert von 95 Mrd. Mark nach einer

dreijährigen Rückgangs- und Stagnationsphase wieder der 100 Mrd. Mark-Grenze, die im Rekordjahr 1985 – vor dem Energiepreiseinbruch – bereits einmal überschritten wurde. Diese Trendwende in der Wertentwicklung ist vor allem auf die beschleunigten Exporte im Investitionsgütersektor zurückzuführen. Der deutsch-niederländische Warenaustausch erreichte damit ein Volumen, mit dem er – bezogen auf die gesamte Ein- und Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland – den 2. Platz hinter den Handelsbeziehungen mit Frankreich einnimmt.

An diesem Warenaustausch waren die Niederlande mit einem Warenwert von 45,5 MRD. Mark und die Bundesrepublik mit einem Lieferwert von 49,2 Mrd. Mark beteiligt. Für die niederländische Wirtschaft ist der östliche Nachbar damit der mit Abstand wichtigste Exportmarkt; 26% der ausgeführten Waren gehen auf diesen Markt. Bei einer gesamtwirtschaftlichen Exportquote von 45% des Bruttosozialproduktes bedeutet dies eine starke absatzmäßige Bindung an die Bundesrepublik, die auf der Bezugsseite ihre Entsprechung findet.

Denn mit einem Anteil von ebenfalls 26% an den niederländischen Warenimporten ist die deutsche Wirtschaft auch der weitaus bedeutendste Warenlieferant. Aber auch für die Bundesrepublik sind die Niederlande ein sehr wichtiger Handelspartner. Auf der Einfuhrseite steht die niederländische Wirtschaft mit einem Anteil von über 10% an zweiter Stelle hinter Frankreich; auf der Ausfuhrseite nimmt sie hinter Frankreich, Großbritannien und Italien den vierten Platz ein mit einem Anteil von 9%.

Der Warenaustausch mit Nordrhein-Westfalen

An dem gesamten Warenaustausch zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik hat das Land Nordrhein-Westfalen mit einem deutsch-niederländischen Außenhandelsvolumen von 36,1 Mrd. Mark oder 40% den weitaus größten Anteil. In der Außenhandelsstatistik des Landes Nordrhein-Westfalen liegen die Niederlande bei der Einfuhr an erster Stelle; bei der Ausfuhr nehmen sie hinter Belgien/Luxemburg und vor Großbritannien und Frankreich den zweiten Platz ein. Nordrhein-Westfalen und die Niederlande bilden damit mit ihren mehr als 30 Mio. Einwohnern zusammen das wichtigste und kompakteste Marktgebiet der europäischen Gemeinschaft.

Die niederländische Einfuhr nach Nordrhein-Westfalen

Im Jahre 1987 wurden Waren mit einem Gesamtwert von 21,5 Mrd. Mark aus den Niederlanden nach Nordrhein-Westfalen eingeführt, die fast

50% des gesamten niederländischen Exports und 18% des gesamten Warenimports des Bundeslandes ausmachten.

Betrachtet man die einzelnen hieran beteiligten Warengruppen, muß man wohl deutliche Korrekturen an der noch weitverbreiteten herkömmlichen Vorstellung der Niederlande als typischem Exportland für Butter, Eier, Käse und vielleicht auch noch Tulpen vornehmen. Von dem gesamten Import von 21,5 Mrd. Mark entfallen nämlich 16,1 Mrd. Mark oder 75% auf Produkte der gewerblichen Wirtschaft. Hauptexportgut der Niederlande nach Nordrhein-Westfalen mit einem Wert von 4,9 Mrd. Mark bildet die Warengruppe Kraftstoffe, Schmieröle und Erdgas; es folgen elektronische Erzeugnisse und Kunststoffe.

Nur 5,4 Mrd. Mark oder 25% entfallen auf landwirtschaftliche Produkte, wie Fleisch und Fleischwaren, lebende Pflanzen und ziergärtnerische Erzeugnisse. Der mit dem Charme von Frau Antje unterstützte Käseexport macht nur noch weniger als 3% der gesamten niederländischen Einfuhr nach Nordrhein-Westfalen aus.

Diese für viele überraschende Struktur des niederländischen Exportes nach Nordrhein-Westfalen macht deutlich, daß sich die Niederlande nach dem zweiten Weltkrieg von einem Agrarland in ein modernes Industrieland gewandelt haben. Nur noch 5,6% der Erwerbstätigen sind in den Wirtschaftsbereichen Land- und Forstwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei beschäftigt.

Der Export von Nordrhein-Westfalen in die Niederlande

Im Rahmen des nachbarschaftlichen Güteraustausches bilden die Niederlande ihrerseits aber auch einen wichtigen Absatzmarkt für die nordrhein-westfälische Wirtschaft, die im Jahre 1987 Waren im Werte von 15,6 Mrd. Mark in die Niederlande exportierte. Dieses Gütervolumen machte 32% des Gesamtexports von Nordrhein-Westfalen aus.

Ein Blick auf die Warenstruktur der niederländischen Importe aus Nordrhein-Westfalen zeigt deutliche Schwerpunkte bei elektrotechnischen Erzeugnissen, Kraftfahrzeugen, Kunststoffen und Waren aus Kunststoffen, Papierwaren, Holzwaren sowie Formeisen.

Vergleicht man dieses Exportvolumen mit dem entsprechenden Importstrom, so läßt sich für Nordrhein-Westfalen ein Exportüberschuß der Niederlande von 6 Mrd. Mark feststellen. Dagegen besteht in der gesamten Handelsbeziehung der Bundesrepublik mit den Niederlanden mit 3,7 Mrd. Mark ein leichter Exportüberschuß der Bundesrepublik.

Niederländische Investitionen in der Bundesrepublik und in Nordrhein-Westfalen

Die niederländischen Erfolge beim Export in die Bundesrepublik werden von einem regen Investitionsengagement vor Ort begleitet. Die Niederländer zählten Ende 1987 mit einem Investitionsbestand von ca. 13 Mrd. Mark zu den stärksten Direktinvestoren in der Bundesrepublik. Mit fast 13% des gesamten Außenhandelsvolumens in der Bundesrepublik nehmen die Niederlande nach den Investoren aus den USA und der Schweiz den 3. Platz ein.

Mit einem Investitionsvolumen von über 4 Mrd. Mark stehen sie in Nordrhein-Westfalen sogar an zweiter Stelle hinter den USA und noch vor Japan. Von allen Bundesländern ist Nordrhein-Westfalen damit der beliebteste Standort niederländischer Investoren in der Bundesrepublik. Das Waagen- und Schneidemaschinenunternehmen Berkel, die Bekleidungsfirma C&A Brenninkmeyer, der Chemiekonzern AKZO, Bols und Océ van der Grinten sind Beispiele für das Engagement niederländischer Unternehmen in Nordrhein-Westfalen.

Umgekehrt waren Ende 1987 deutsche Investoren mit ihren unmittelbaren und mittelbaren Direktinvestitionen von 10,1 Mrd. Mark in den Niederlanden vertreten und nehmen damit hinter den USA, der Schweiz und Großbritannien den vierten Platz ein. Ende 1984 gab es 828 Unternehmen in den Niederlanden, die in deutschem Besitz oder an denen deutsche Anleger beteiligt waren. Viele davon sind Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften nordrhein-westfälischer Unternehmen, die eine Kapitalanlage von über 3 Mrd. Mark ausmachten.

Der Dienstleistungsbereich

Wenn man von den deutsch-niederländischen Wirtschaftsbeziehungen spricht, kann man den Dienstleistungsbereich nicht unerwähnt lassen, der für die Niederlande eine wesentliche Bedeutung hat. Nicht ohne Grund gelten die Niederländer als die Frachtführer Europas.

Für die Beanspruchung niederländischer Dienstleistungen hat die Bundesrepublik im Jahre 1988 fast 13 Mrd. Mark ausgegeben; dem standen jedoch nur Einnahmen für von Niederländern bezahlten Dienstleistungen von etwas mehr als 9 Mrd. Mark gegenüber.

Bei dem gesamten Volumen handelt es sich nur zum geringen Teil um Dienstleistungen, die deutsche Touristen als Feriengäste in den Niederlanden in Anspruch nehmen. Vielmehr sind es Dienste, die das niederländische Verkehrsgewerbe der deutschen Wirtschaft zur Verfügung stellt. Von

den rund 150 Mio. Tonnen Gütern, die im Jahre 1988 in den Niederlanden mit der Bestimmung oder Herkunft Bundesrepublik geladen oder gelöscht wurden, wurden 60 bis 70% mit niederländischen Fahrzeugen auf dem Wasserweg und auf der Straße transportiert. Ein großer Teil davon läuft über die niederländischen Seehäfen, vor allem Rotterdam, so daß dabei im großem Umfange Umschlagsleistungen in den Häfen beansprucht werden. Ungefähr 75% aller in Transit durch die Niederlande beförderten Waren gehen in die Bundesrepublik. Die großen Verkehrsströme entwickelten sich nicht zuletzt dank der günstigen Lage der niederländischen Seehäfen an der verkehrsreichen Nordsee und der Mündung des Rheins, des wichtigsten Flusses Europas.

Mit gutem Recht kann daher gesagt werden, daß Rotterdam nicht nur der größte Seehafen der Welt ist, sondern auch der größte deutsche Seehafen. Es verwundert daher nicht, daß an einer Reihe der Hafenbetriebe auch deutsche Auftraggeber oder Spediteure beteiligt sind. Beispiele hierfür sind der Umschlagbetrieb der EECV im Rotterdamer Europoort sowie die Speditionsgesellschaft DEKA.

Von den Transporten über die deutsch-niederländische Grenze entfallen ca. 70% auf die Binnenschifffahrt und die Eisenbahn; die restlichen 30% teilen sich der gewerbliche Güterverkehr und der firmeneigene Werkverkehr auf der Straße.

In der internationalen Rheinschifffahrt stellen die niederländischen Reeder und Particuliere die größte Flotte, die fast die Hälfte der internationalen Rheinflotte ausmacht. Von den im Jahre 1988 die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich passierenden 139 Mio. Tonnen Güter wurden 56% mit niederländischen Schiffen transportiert. Bei den nur auf den Wasserstraßen der Bundesrepublik beförderten Gütern liegt der Anteil der niederländischen Flagge noch bei 38% und von den Schiffen, die jährlich die Duisburg-Ruhrorter Häfen anlaufen, tragen ein Drittel die rot-weiß-blaue Flagge.

An dieser Stelle soll nicht verschwiegen werden, daß der in den letzten Jahren ständig gestiegene Verkehrsanteil der niederländischen Flotte von der deutschen Binnenschifffahrt sehr kritisch beurteilt wird. Während die Kapazität der deutschen Flotte aufgrund einer allein vom deutschen Gewerbe finanzierten Abwrackaktion dem zurückgehenden Verkehrsaufkommen angepaßt wurde, nahm die niederländische Flotte seit 1980 um 1,2 Mio Tonnen oder 31% zu. Vor allem dieser starke niederländische Flottenausbau verursachte auf den internationalen Rheinschifffahrtsmärkten eine Überkapazität von mehr als 20%, die zu einem starken Frachtverfall führte.

Auf Drängen des internationalen Rheinschiffahrtsgewerbes wurde in diesem Jahr von der EG-Kommission in Brüssel eine internationale Abwrackregelung eingeführt, mit deren Hilfe die internationale Flotte um 10 bis 15% vermindert werden soll. Es bleibt abzuwarten, ob das gesteckte Ziel erreicht wird und dadurch eine Marktberuhigung herbeigeführt werden kann.

Die Eisenbahn übt im bilateralen Warenaustausch ebenfalls eine wichtige Funktion aus. Besonders intensiv ist der Verkehr auf der Eisenbahnstrecke Amsterdam-Arnheim-Emmerich-Duisburg, die noch weiter verbessert und auf die Dauer dem Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen werden soll.

Für den niederländischen Straßenverkehr ist die Bundesrepublik das wichtigste Land. Bisher wickelte sich der Verkehr vor allem über die Grenzübergänge Niederdorf/Venlo im Zuge der Europastraße 34 mit mehr als 1 Mio. ein- und ausgefahrenen Lastzügen und über den Autobahngrenzübergang Emmerich/Elten im Zuge der Europastraße 35 mit 0,7 Mio Lastzügen ab. Mit der im Jahre 1986 erfolgten Freigabe des letzten, 42 Kilometer langen Teilstücks von Goch nach Nijmegen der linksrheinischen Autobahn A57, A77, A73 von Ludwigshafen nach Rotterdam ist die Infrastruktur für den deutsch-niederländischen Straßenverkehr noch leistungsfähiger geworden. Der Rhein als wichtigste Verbindungsstraße zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden wird nunmehr auf beiden Seiten von einer durchgehenden Autobahn flankiert.

Nach Prognosen von Fachleuten dürfte der bisherige LKW-Verkehr über Kranenburg/Wyler – das sind rund 140.000 ein- und ausfahrende LKW – sowie 30% des LKW-Verkehrs über Niederdorf/Venlo und 10% des Verkehrs über Emmerich/Elten zum neuen Autobahngrenzübergang wechseln. Das wären insgesamt immerhin rund eine halbe Million ein- und ausfahrende LKW. Sollte dies eintreffen, wäre künftig mit einer recht ausgewogenen Nutzung der drei Autobahngrenzübergänge durch den Güterkraftverkehr zu rechnen. Das wäre zugleich ein Beitrag zur Vermeidung unnötiger Engpässe im Bereich der Grenzübergänge.

Kulturelle und touristische Kontakte

Über die bisher geschilderten intensiven wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Nachbarländern hinaus sind in den letzten Jahren auch die kulturellen, wissenschaftlichen, touristischen und damit auch persönlichen Kontakte erfreulich gewachsen.

Zum Schluß kann ich darüber aus der Sicht meiner konsularischen Arbeit und in Bezug auf Duisburg folgendes berichten:

Allein die Tatsache, daß die Niederlande in Duisburg ein eigenes Konsulat unterhalten, verdeutlicht den Stellenwert, der der Stadt an Rhein und Ruhr von amtlicher niederländischer Seite im Rahmen der gesamten deutsch-niederländischen Beziehungen zugemessen wird. Neben der engen wirtschaftlichen Verflechtung durch Hafenwirtschaft und Rheinschifffahrt dürfte hierfür auch ursächlich sein, daß von den 66.000 in Nordrhein-Westfalen ansässigen Niederländern über 2.800 allein in Duisburg wohnen. Viele von ihnen sind schon vor Jahrzehnten – wie auch meine Familie – durch die engen Wirtschaftsbeziehungen hierher gekommen und leben bereits in der zweiten oder dritten Generation hier. Als nach dem Kriege viele Kinder niederländischer Schifferfamilien im Ruhrorter Schiffer-Kinderheim internatsmäßig untergebracht wurden, besuchten sie dort eine speziell für sie eingerichtete niederländische Schifferschule. Heute noch existiert in Ruhrort eine protestantische niederländische Kirchengemeinde mit einem eigenen Kirchenraum, die von einem niederländischen Pfarrer betreut wird.

Obwohl Duisburg zu den beiden großen niederländischen Hafenstädten Amsterdam und Rotterdam keine offiziellen Partnerschaften unterhält, bestehen zwischen den Vertretern der Städte traditionell gute und schon als freundschaftlich zu bezeichnende Beziehungen. Basis hierfür bildet die über den Rhein bestehende enge wirtschaftliche Verknüpfung im Bereich der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft.

Bei den gegenseitigen Besuchen von offiziellen Delegationen der Städte werden in nahezu regelmäßigen Abständen gemeinsam interessierende Fragen und Problemlösungen diskutiert. So hat der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, Krings, mehrmals zum Ausdruck gebracht, daß er bei seinen Besuchen in Rotterdam gelernt habe, wie wichtig es sei, daß die Stadtverwaltung mit den Unternehmen im Hafen eng kooperiere. Um diese Erfahrung auch in die Praxis umzusetzen, hat er nach dem Rotterdamer Vorbild eine Hafenkonferenz ins Leben gerufen, in der mehrmals im Jahr Vertreter der Stadt, der Industrie, der Hafenwirtschaft, der Schifffahrt und der Gewerkschaften aktuell anstehende Fragen diskutieren.

Auch verschiedene Fachbereiche der Duisburger Universität unterhalten auf wissenschaftlichem Gebiet enge Kontakte zu Universitäten und Hochschulen in den Niederlanden. Zu den einzelnen Aktivitäten gehören Gastvorlesungen niederländischer Professoren und Ringvorlesungen, die sich mit den verschiedenen Aspekten der niederländischen Kultur befassen.