

zierung der Bundesbahn zwischen Osnabrück, Bremen und Hamburg und der Vollendung der Hansa-Linie, der Autobahn zwischen Bremen und Kamen, erhalten Hamburg und Bremen noch in diesem Jahr schnellere Verbindungswege mit weiten Teilen der Bundesrepublik. Dem Hamburger Hafen werden besonders die Autobahn Hamburg/Flensburg und die Westumgehung durch den Elbetunnel zugute kommen. Der Bund wird außerdem einen Beitrag zu den Kosten der Köhlbrandbrücke leisten. Mit dem Elbe-Seiten-Kanal werden Hamburg und Lübeck einen leistungsfähigen Anschluß an das deutsche Binnenwasserstraßennetz erhalten.

Das Verkehrspolitische Programm befaßt sich auch mit dem kombinierten Verkehr, der in unseren Seehäfen sicher zu Strukturwandlungen führen wird. Als Grundsatz ist herausgestellt, daß der binnenländische Zu- und Abtransport der Container im Fernverkehr möglichst über die Schiene laufen soll. Die Abfertigung des ersten Container-Schnellgüterzuges "Delphin" am 5.2.1968 in Hamburg und Bremen stellt einen ersten Schritt auf diesem Wege dar.

Unsere Seehäfen sind auch an einer leistungsfähigen deutschen Handelsflotte interessiert, die als ein wesentlicher Teil der deutschen Verkehrswirtschaft für ihre verschiedensten Gewerbe von großer Bedeutung ist.

Aber auch der freie Wettbewerb unserer Handelsflotte auf dem Weltmarkt ist bekanntlich durch vielfältige protektionistische Maßnahmen mancher Staaten eingeschränkt. Auch für unsere Seeschifffahrt hat daher das Verkehrspolitische Programm die Harmonisierung ihrer Wettbewerbsbedingungen auf der Grundlage des Prinzips des freien internationalen Wettbewerbs zum Ziel. Solange Schifffahrt und Schiffbau zahlreicher anderer Länder mit beträchtlichen staatlichen Mitteln gefördert werden, wird auch die deutsche Handelsflotte bei der Modernisierung ihres Schiffsraumes gewisse staatliche Hilfen, wie sie in den 1965 eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt vorgesehen sind, nicht entbehren können.

-.-.-.-.-.-