



**GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK**

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

**VERKEHRSTRÄGERANTEILE BEIM
GÜTERVERKEHR IN DIE/AUS DEN HÄFEN
DER EU**

ZUSAMMENFASSUNG

Abriss

In dieser Studie werden die Verkehrsträgeranteile beim Hafenverkehr in der EU beleuchtet. Dazu werden Daten über den Hafenverkehr und seine Merkmale zusammengetragen und die verschiedenen Verkehrsträger analysiert, die verwendet werden, um die Häfen mit den Bestimmungsorten der Güter zu verbinden, einschließlich Umladung, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenhäfen.

Die Studie soll die Prüfung der Fortschritte, die auf dem Weg zur Erreichung der politischen Ziele bei der Verlagerung von der Straße auf alternative Verkehrsträger erreicht worden sind, unterstützen.

IP/B/TRAN/IC/2014-065

2015

PE 540.350

DE

Dieses Dokument wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

VERFASSER

Enrico Pastori, Italien

ZUSTÄNDIGER VERWALTUNGSBEAMTER

Piero Soave
Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik
Europäisches Parlament
B-1047 Brüssel
E-Mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONSASSISTENZ

Adrienn Borka

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionsschluss: März 2015.
© Europäische Union, 2015.

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung der Veröffentlichung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Übersicht werden insbesondere die spezifischen Probleme des verwendeten Verkehrsträgers angesprochen: Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr in die und aus den Häfen der EU. Die Studie enthält eine Analyse des Verkehrs in Seehäfen, Binnenhäfen und auf Umschlagbahnhöfen zwischen Schiene und Straße und skizziert einige Unterschiede zwischen Mitgliedstaaten bzw. Regionen. Schließlich liefert sie nützliche Angaben zu den Herausforderungen, welche die Häfen der EU derzeit hinsichtlich der Verkehrszunahme, Überlastung und Zugänglichkeit zu bewältigen haben.

Die Merkmale von Häfen und von Infrastrukturen, die die Häfen mit dem Hinterland verbinden, die Art der umgeschlagenen Güter und die Größe der Einzugsgebiete der Häfen sind alles Faktoren, die die Wahl des Verkehrsträgers und das Potenzial einer Verlagerung auf alternative Verkehrsträger erheblich beeinflussen.

Die EU hängt bei ihrem Handel mit der übrigen Welt und innerhalb ihres Binnenmarktes in starkem Maße von Seehäfen ab: 74 % der mit der übrigen Welt gehandelten (ein- und ausgeführten) Güter und etwa 37 % des Handels unter den EU-Mitgliedstaaten fließen über Seehäfen. Häfen garantieren die territoriale Kontinuität der EU, indem sie regionalen und lokalen Seeverkehr bedienen, um Gebiete in Rand- und Insellage anzubinden. Sie sind die Knoten, von denen aus die multimodalen Logistikströme des transeuropäischen Netzes unter Verwendung von Kurzstreckenseeverkehr, Schienen- und Binnenschifffahrtverbindungen organisiert werden können, um die Überlastung der Straßen und den Energieverbrauch zu minimieren.

Der Seeverkehr der EU-Häfen beläuft sich auf über 3 Milliarden Tonnen jährlich.

Im Weißbuch zum Verkehr von 2011 wurde festgestellt, das „mehr und effiziente Zugangspunkte zu den europäischen Märkten erforderlich“ seien, „die unnötigen Verkehr quer durch Europa vermeiden“. Seehäfen spielen eine wichtige Rolle als Logistikzentren und erfordern effiziente Anbindungen an ihr Hinterland. Ihre Entwicklung ist von existenzieller Bedeutung, um gesteigerte Frachtvolumina sowohl mittels des Kurzstreckenseeverkehrs innerhalb der EU als auch mit der übrigen Welt abzufertigen. Wo ungenutzte Potenziale bestehen, müssen Binnenwasserstraßen eine zunehmende Bedeutung einnehmen, insbesondere bei der Beförderung von Gütern ins Hinterland und bei der Verbindung der europäischen Meere. Was die Frachtströme im System der europäischen Seehäfen anbelangt, lassen sich fünf Hauptmärkte unterscheiden: der Containermarkt, der Roll-on/Roll-off-Markt (Ro-Ro), der Stückgutmarkt, der Markt für Flüssigmassengut und der Markt für Trockenmassengut. Jeder Markt besitzt seine eigene Dynamik: Die Verkehrsverteilung verschiedener Arten von Seefracht durch europäische Häfen ins Hinterland richtet sich nach komplexen Interaktionen zwischen sehr vielfältigen Faktoren und Akteuren. Allerdings liegen allen Häfen und Handelsarten zwei gemeinsame Faktoren zugrunde, die die Verteilung des Verkehrs ins Hinterland beeinflussen: die Anbindung des Hafens ans Hinterland und das Leistungsniveau des Hafens selbst.

Die Lesbarkeit von Hafenverkehrsdaten ist durch zwei untrennbar miteinander verknüpfte Aspekte kompliziert: Umladung und Kurzstreckenseeverkehr.

„Kurzstreckenseeverkehr“ bedeutet die Beförderung von Ladung und Fahrgästen auf See zwischen Häfen in Europa (geografisch) oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen

Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen. Der Begriff des Kurzstreckenseeverkehrs erstreckt sich auch auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Union und Norwegen und Island und anderen Staaten an der Ostsee, dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer. (EG, 1999)

Bei Containern ist der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs erheblich, weil

- die Kurzstreckenbeförderung auf See (die etwa 60 % des Verkehrs der EU-Häfen ausmacht, für das unmittelbare Hinterland eines Hafens bestimmt ist oder von dort ausgeht; deshalb müssen Häfen dafür ausgerüstet sein, den entsprechenden Durchlauf abzufertigen und Container an ihre Bestimmungsorte weiterzuleiten. Der genannte Anteil umfasst Ströme, die mit nahe gelegenen Zielorten gemäß der EU-Begriffsbestimmung des Kurzstreckenseeverkehrs ausgetauscht werden, und Ströme, die sich aus Umladevorgängen ableiten;
- der Anteil der Hochseeschifffahrt muss eingehender analysiert werden, denn er lässt sich in (i) Verkehr, der den Hafen anläuft, um umgeladen zu werden, und (ii) Verkehr, der den Hafen anläuft, um ins Binnenland verteilt zu werden, untergliedern. Aus diesem Grund ist die Berücksichtigung des Anteils der Umladung entscheidend.

Umgekehrt ist der Ro-Ro-Verkehr im Wesentlichen ein komodaler Verkehr, der eine Binnenlandstrecke auf der Straße und einen Seetransport enthält, der sich mit wenigen Ausnahmen auf Kurzstrecken abspielt (und daher dem Kurzstreckenseeverkehr zugeordnet wird).

Das Ausmaß, in dem die einzelnen Länder in der EU zur Güterbeförderung Schienenverkehr und Schifffahrt verwenden, ist sehr gemischt. Die Gründe dafür sind unter anderem:

(i) geografischer Art (Inselländer verwenden generell die Schiene in geringerem Maße; Binnenregionen in der Mitte Europas, die als Transitländer zu den großen Häfen genutzt werden, greifen in höherem Maße auf die Schiene zurück);

(ii) wirtschaftlicher bzw. politischer Art (Länder, zu deren Entwicklung Schwerindustrie gehört hat, nutzen generell die Schiene in höherem Maße; die Ostseeanrainerländer und die skandinavischen Länder weisen einen höheren Anteil an Schienenverkehr auf);

(iii) umweltpolitischer Art (Länder mit einer längeren umweltpolitischen Tradition stützen sich generell stärker auf den Schienenverkehr). Nun gilt zwar aus Gründen der Nachhaltigkeit eine Verlagerung auf die Schiene als nützlich, aber aus wirtschaftlichen und politischen Gründen (siehe Ziffer ii) verzeichnen in letzter Zeit einige Länder eine erhebliche Verlagerung weg von der Schiene und hin zur Straße. So ist während des Zeitraums von 2000 bis 2010 in acht EU-Mitgliedstaaten der Verkehrsträgeranteil der Schiene gestiegen. In vielen anderen Mitgliedstaaten jedoch hat eine erhebliche Verlagerung auf die Straße stattgefunden.

Bei den Leistungen einzelner Häfen stellt sich Folgendes heraus:

- Um die Häfen der EU mit Zielorten im Binnenland zu verbinden, ist die Straße der am meisten genutzte Verkehrsträger. Dies lässt sich vielleicht teilweise mit dem hohen Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs erklären, der in der Regel ein kleineres Hinterland aufweist, aber für die Straße entscheidet man sich meistens wegen ihrer besseren Flexibilität und Verlässlichkeit sowie wegen eines leichteren Zugangs zu allen Zielorten im Binnenland.

- Binnenwasserstraßen werden von den Häfen da ausgiebig benutzt, wo die Verfügbarkeit und der Standard der Infrastruktur dazu geeignet sind, große Mengen an Gütern zu befördern. Dies ist bei den am Rhein-Schelde-Delta liegenden Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) der Fall, bei denen der Verkehrsträgeranteil der Binnenwasserstraßen stetig über 30 % liegt. Zu den weiteren Beispielen gehören der rumänische Hafen Constanța, die französischen Häfen Le Havre und Marseille und in geringerem Maße die deutschen Häfen Bremen und Hamburg.
- Viele Häfen weisen bereits hohe Anteile an Schienenverkehr auf. Besonders hohe Verkehrsträgeranteile findet man in den Ostseehäfen von Tallinn und Riga (wenn auch mit geringerem absolutem Durchsatz), die sich dadurch auszeichnen, dass sie mehrheitlich Massengüter umschlagen. Wenn man Häfen betrachtet, die größere absolute Ströme aufweisen, finden sich die besten Beispiele in Deutschland (Bremen und Hamburg, die täglich bis zu 250 Züge aufnehmen), im Rhein-Schelde-Delta (Rotterdam, Antwerpen und Seebrügge und in weiteren Häfen, die insgesamt eine erheblich geringere Zahl an Zügen abfertigen (Koper in Slowenien, Danzig (Gdańsk) und Gdynia in Polen, Triest und La Spezia in Italien, Felixstowe und Southampton im Vereinigten Königreich).

Zusammen gesehen, weisen die in dieser Studie betrachteten Häfen zufriedenstellende Verkehrsträgeranteile an Schienenverkehr und Binnenwasserstraßen auf.