

Bundesrat

Drucksache 541/95

28.08.95

EU - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen: Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa - Perspektiven und Herausforderungen
KOM(95) 317 endg.; Ratsdok. 8965/95

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 28. August 1995 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 7. Juli 1995 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Hinweis: vgl. Drucksache 144/93 = AE-Nr. 930525

I. Einführung	2
II. Das entwicklungspotential des kurzstreckenseeverkehrs	3
A. Verbesserung von Qualität und Effizienz der Kurzstrecken- seeverkehrsleistungen	4
B. Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen ..	5
C. Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa	6
III. Schlussfolgerung	7
IV. Aktionsprogramm	8
A. Aktionsprogramm der Kommission	8
B. Allgemeines Aktionsprogramm - Tabellarische Zusammenfassung	11

ANNÄNGE

ANHANG I:	VORTEILE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS
ANHANG II:	WACHSTUMSPOTENTIAL DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS
ANHANG III:	HERAUSFORDERUNGEN AN DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR IN EUROPA
ANHANG IV:	EIN INTEGRIERTES KONZEPT FÜR DIE KURZSTRECKENSEEVERKEHRS - POLITIK IN EUROPA
ANHANG V:	STATISTISCHE DATEN - EIN ÜBERBLICK ÜBER DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

I. Einführung

In ihrem Weißbuch "Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik" vom Dezember 1992¹ erläuterte die Kommission die künftigen Prioritäten; hierbei ließ sie sich von der Notwendigkeit leiten, den Mobilitätsbedarf und die Umweltbelange im Sinne einer auf Dauer tragbaren Mobilität miteinander in Einklang zu bringen.

In der vorliegenden Mitteilung wird untersucht, welchen Beitrag der Kurzstreckenseeverkehr zur Erreichung des Ziels einer auf Dauer tragbaren Mobilität leisten könnte. Es werden zahlreiche Empfehlungen an die Mitgliedstaaten bzw. ihre Gebietskörperschaften und an die maritimen Industrien selbst ausgesprochen. Außerdem enthält die Mitteilung Vorschläge für Maßnahmen, die günstigerweise auf Unionsebene ergriffen werden sollten. Es ist geplant, den Rat um politische Unterstützung für diese Empfehlungen zu ersuchen.

Für die Zwecke der vorliegenden Mitteilung deckt der Begriff "Kurzstreckenseeverkehr" alle Beförderungen auf See ab, die keine Ozeanüberquerung erfordern. Er umfaßt den Seeverkehr entlang der Küste sowie zwischen dem Festland und den Inseln der Europäischen Union. Des weiteren deckt dieser Begriff den rein innerstaatlichen Verkehr (Kabotage), grenzüberschreitende Verkehre sowie den See-/Flußverkehr von Küstenschiffen nach und von Häfen im Hinterland ab. Er schließt darüber hinaus den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Union und Norwegen, Island und weiteren an die Ostsee, das Schwarze Meer und das Mittelmeer angrenzenden Staaten mit ein. Diese Begriffsbestimmung wird im Lichte der Aussprache über die vorliegende Mitteilung überprüft werden.

Auf den ersten Blick liegt der Schwerpunkt in dieser Mitteilung auf der angestrebten Verlagerung (der dazu geeigneten Güter) von der Straße auf die See. Mit dem Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität vor Augen richtet sich die Aufmerksamkeit notwendigerweise in erster Linie auf den Güterverkehr. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen aber auch für den Personenverkehr gelten. Es steht außer Frage, daß einige oder sogar alle im Aktionsprogramm für den Güterverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen sich gleichzeitig auch auf die Qualität und die Leistungsfähigkeit des Personenschiffsverkehrs positiv auswirken werden.

Der Kurzstreckenseeverkehr kann dazu beitragen, die derzeitige Engpaßsituation im Landverkehr zu entlasten. Die in den letzten Jahren angestiegene Nachfrage nach Transportleistungen hat erhebliche Verkehrsstauungen auf den Straßen im Herzen der Union zur Folge gehabt. Das Verkehrssystem der Europäischen Union leidet an seinen Unausgewogenheiten und seiner mangelnden Effizienz. Einer der wichtigsten Gründe hierfür besteht darin, daß die Nutzer dieser Transportleistungen nicht, wie es angemessen wäre, die vollen Kosten der von ihnen in Anspruch genommenen Dienstleistungen zu tragen haben. Das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im Bereich der Transportleistungen hat daher eine Verzerrung erfahren, und zwar sowohl zwischen als auch innerhalb der einzelnen Verkehrsträger. Da insbesondere die Straßenverkehrskosten nicht die vollständigen sozial- und umweltbezogenen Transportkosten widerspiegeln, wurde die Nachfrage künstlich hoch gehalten. Dies hat zu einer deutlichen Ver-

¹ KOM(92)494 endg., 2.12.1992

schlechterung der Wettbewerbsposition umweltfreundlicher Verkehrsträger wie etwa des Kurzstreckenseeverkehrs geführt. Die eher allgemeine Frage der Internalisierung der externen Transportkosten wird Thema eines Diskussionspapiers der Kommission sein, das noch im Laufe dieses Jahres veröffentlicht wird.

Die Mitteilung ist kein Rechtsakt und auch kein Anhang zu einem Rechtsakt. Sie ist ein politisches Papier, in dem allgemeine Leitlinien für die Politik skizziert werden. Indem die Kommission diese Mitteilung vorlegt, bevor sie gezielte Vorschläge für Rechtsakte zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs unterbreitet, möchte sie eine allgemeine politische und öffentliche Diskussion über die verschiedenen in dieser Mitteilung dargelegten Vorstellungen auslösen. Daß sie diese Debatte in Gang bringen wollte, hatte sie bereits in ihrem Arbeitsprogramm für 1995 angekündigt. Die Ergebnisse dieser politischen Debatte und auch der Gespräche mit der Industrie werden der Kommission gegebenenfalls für die Ausarbeitung von Vorschlägen dienen.

Das von der Kommission im Jahre 1992 ins Leben gerufene Forum der maritimen Industrien (MIF)² stuft die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs als äußerst vordringlich ein und betont immer wieder, welche bedeutende Rolle diese Verkehrsform innerhalb des gemeinschaftlichen Verkehrssystems spielen könnte.

II. Das Entwicklungspotential des kurzstreckenseeverkehrs

Als Folge des allgemeinen Wirtschaftswachstums dürfte die Verkehrsnachfrage künftig noch weiter ansteigen. Auch der europäische Binnenmarkt wird zu einer Intensivierung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten führen. Dieser Trend wird durch den Beitritt Österreichs, Schwedens und Finnlands noch verstärkt.

Der Kurzstreckenseeverkehr hat gegenüber dem Landverkehr gewisse Vorteile. Europa ist eine große Halbinsel, die von Binnenmeeren, wichtigen Flüssen und Kanälen durchzogen wird. Aufgrund seiner günstigen geographischen Struktur ist Europa für den Schiffsverkehr besonders geeignet. In bezug auf den Infrastruktur- und Energiebedarf sowie auf die Umweltverträglichkeit braucht der Kurzstreckenseeverkehr den Vergleich mit anderen Verkehrsträgern nicht zu scheuen. Durch kostengünstige Transportleistungen kann er zur wirtschaftlichen Entwicklung von Inseln und Randgebieten der Union beitragen. Des weiteren ist er eine relativ sichere Verkehrsform. Bereits vor dem Beitritt Schwedens und Finnlands zur Union wurden ungefähr 30 % des Warenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten mit Hilfe des Kurzstreckenseeverkehrs abgewickelt. Da es sich bei etwa 50 % der in der Europäischen Union gebauten Schiffe um Schiffstypen handelt, die in erster Linie im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden, kann diese Verkehrsform darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der europäischen Schiffbauindustrie leisten.

²

Das 1992 gegründete Forum der maritimen Industrien untersucht die in den maritimen Industrien bestehenden Probleme und spricht gegenüber den Mitgliedstaaten, der Kommission und der Industrie selbst Empfehlungen aus. Im Forum arbeiten Vertreter der Industrie, der Gewerkschaften, von Forschungsinstituten, Regierungen und EU-Institutionen Seite an Seite.

In einer von der Kommission mitfinanzierten Studie wurde die Wettbewerbsposition des Kurzstreckenseeverkehrs auf acht wichtigen Handelskorridoren in der Union untersucht, von denen drei über die Außengrenzen der Union hinausgehen. Die Untersuchung zeigt, daß es für den Kurzstreckenseeverkehr in mindestens sechs der acht untersuchten Korridore Möglichkeiten des Wachstums gibt, darunter insbesondere die Korridore Spanien/Portugal - Deutschland, Spanien/Portugal - Vereinigtes Königreich, Benelux/Deutschland - Nordische Länder und Benelux - Norden des Vereinigten Königreiches. In der Studie wurde beispielsweise geschätzt, daß der Kurzstreckenseeverkehr auf dem Korridor zwischen Spanien/Portugal und Deutschland kurz- bis mittelfristig weitere 20% des gesamten Verkehrsaufkommens und langfristig noch einmal 13% vom Landverkehr übernehmen könnte. Zur ausführlichen Erläuterung dieser Studie siehe Anhang 2.

Trotz seiner Vorteile hat der Kurzstreckenseeverkehr mit zahlreichen Hindernissen zu kämpfen, die dessen Nutzung unattraktiv erscheinen lassen. Verschiedene Probleme in den Häfen sorgen für Verzögerungen. Dazu gehören das Fehlen einer Infrastruktur oder von Verbindungen zum Hinterland, schwerfällige bürokratische Abläufe, hinderliche Arbeitspraktiken und Arbeitskämpfe. In einigen Häfen, insbesondere in Südeuropa, sind die Hafengebühren recht hoch. Der Kurzstreckenseeverkehr ist darüber hinaus unzulänglich mit anderen Verkehrsträgern in der Transportkette verknüpft und kann Just-in-time-Anforderungen nicht immer genügen. Die Transitzeiten sind eher länger als bei anderen Verkehrsträgern. Des weiteren haftet dem Kurzstreckenseeverkehr etwas Altmodisches an, weil die Verlager das vollständige Leistungsangebot oft nicht kennen.

Eine auf Dauer tragbare Mobilität erfordert multimodale Verkehrsnetze, in denen die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger so miteinander kombiniert werden, daß die Effizienz erhöht, die Umweltbelastung verringert und die vorhandenen Ressourcen optimal genutzt werden können. Der Kurzstreckenseeverkehr trägt zum Erreichen dieser Ziele bislang nicht bei.

Die vorliegende Mitteilung, mit der der Kurzstreckenseeverkehr als gleichwertiger Verkehrsträger etabliert werden soll, befaßt sich mit drei Aufgabenschwerpunkten:

- A. Verbesserung von Qualität und Effizienz der Kurzstreckenseeverkehrsleistungen
- B. Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen
- C. Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa.

A. Verbesserung von Qualität und Effizienz der Kurzstreckenseeverkehrsleistungen

Hierbei geht es in erster Linie um die Rolle des vierten gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung sowie um dessen Bedeutung für den Kurzstreckenseeverkehr. Das spezifische Verkehrsprogramm wird zur Entwicklung neuer Schiffstechnologien und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien in Europa beitragen. Forschungsthemen werden u.a. schnelle Seeverkehrssysteme und -technologien sein, etwa schnelle Frachtschiffe, selbstlöschende Massengutfrachter, automatisierte Unit-load-Schiffe und See-/Flußschiffe. Die diesbezüglichen Forschungsaktivitäten dürften einer besseren Einbindung des Kurzstreckenseeverkehrs in multimodale Transportketten förderlich sein. Auch die übrigen Bereiche des

Seeverkehrsprogramms, insbesondere die Abschnitte über Häfen und Logistik, werden beträchtliche Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs haben.

Auch andere spezifische Programme (z.B. in den Bereichen Meereswissenschaft und -technologie, Umwelt und Klima, industrielle und Werkstofftechnologien) sowie die Fernerkundungsaktivitäten der Gemeinsamen Forschungsstelle sind in diesem Zusammenhang von Belang, da es darin u.a. um die Seegangs- und Wasserstandsüberwachung und -vorhersage, die Entwicklung von Meßgeräten und Materialien sowie um Fragen des Küsteningenieurwesens geht.

Ein anderer Schwerpunkt ist die flächendeckende Einführung des elektronischen Datenaustauschs (EDI) im Kurzstreckenseeverkehr, der die herkömmlichen schwerfälligen Dokumentensysteme ablösen soll, die einer effizienten Aufgabenbewältigung im Wege stehen, die potentielle Fehlerhäufigkeit erhöhen und höhere Verwaltungskosten verursachen. EDI wird den reibungslosen Güterfluß fördern, Effizienz, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs verbessern und dessen Schnittstellen mit den anderen Verkehrsträgern optimieren.

B. Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen

Maßnahmen zur Verbesserung des Kurzstreckenseeverkehrsprodukts müssen mit Maßnahmen zur Verbesserung der Hafeneffizienz Hand in Hand gehen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs spürbar gesteigert werden soll. Die Häfen sind das Bindeglied zwischen See- und Landverkehr. Nur wenn die Häfen als integraler Bestandteil der Transportkette effizient arbeiten, lassen sich alle Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs nutzen.

Die Häfen sind im transeuropäischen Verkehrsnetz fest integriert. Leitlinien für den Aufbau dieses Netzes sind von der Kommission vorgeschlagen worden und haben bereits mehrere Stufen des Beschlußfassungsverfahrens durchlaufen. Der Kommissionsvorschlag sieht kein festes Hafennetz von gemeinschaftlichem Interesse vor. Die Mitgliedstaaten sind zu Recht der Ansicht, daß bei netzbezogenen Maßnahmen jene Häfen benachteiligt würden, die diesem Netz nicht angehören. Außerdem ist der Seeverkehr nicht auf starre Infrastrukturvorgaben angewiesen. Der Vorschlag zielt daher auf Hafen- und hafenrelevante Infrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse ab. Diese sollen nicht auf Häfen beschränkt werden, die direkt an die landgestützten Netzkomponenten angebunden sind. Im Prinzip können solche Projekte in sehr viel mehr See- und See-Fluß-Häfen durchgeführt werden.

Gemäß dem vorgenannten Vorschlag müssen Hafenprojekte von gemeinsamem Interesse bestimmten allgemeinen Grundsätzen, die für alle Verkehrsträger gelten, und einer Reihe von hafenspezifischen Anforderungen genügen. Für die von den Mitgliedstaaten finanzierten und in den Leitlinien der Union ausgewiesenen Projekte von gemeinsamem Interesse stehen Gemeinschaftsmittel aus der TEN-Haushaltlinie zur Verfügung.

Die Transparenz der Hafengebühren ist von direktem Belang für die Hafenbenutzer, die ein natürliches Interesse daran haben zu wissen, auf welcher Basis die Gebühren für die verschiedenen Dienstleistungen berechnet werden, damit sie ihre Auswahl gezielt treffen können.

Um zu gewährleisten, daß die Vertragsregeln über staatliche Beihilfen befolgt werden, startet die Kommission derzeit eine Bestandsaufnahme aller von den Mitgliedstaaten gewährten Hafenbeihilfen sowie eine Aktion für mehr Transparenz in der Rechnungslegung von Unternehmen bzw. Stellen, die für die Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen zuständig sind. In den geplanten Leitlinien möchte die Kommission außerdem festlegen, wie die Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen auf den Hafensektor anzuwenden sind.

Im Sinne von mehr Effizienz und kundenorientierteren Dienstleistungen ist es von zentraler Bedeutung, daß Artikel 85 des Vertrages, der restriktive Vereinbarungen zwischen Unternehmen verbietet, Artikel 86, der den Mißbrauch einer beherrschenden Stellung unterbindet, und Artikel 90 über staatliche Monopole ordnungsgemäß angewandt werden. Die uneingeschränkte Anwendung des Wettbewerbsrechts wird dazu beitragen, ineffiziente Abläufe im Hafen zu verringern, die zu Wartezeiten, überhöhten Kosten für die Hafenbenutzer und - bei der Erbringung von Monopoldiensten - zu Beschäftigungsproblemen führen.

Eine erhebliche Effizienzsteigerung in den Häfen ließe sich durch eine verhältnismäßig einfache Maßnahme im Bereich der Arbeitszeiten erreichen. Die Nichtverfügbarkeit wesentlicher Hafendienstleistungen am Abend, an Wochenenden und in den Mittagsstunden in vielen Häfen wurde als eine wichtige Ursache von Verzögerungen erkannt. Ein Rund-um-die-Uhr-Dienst, insbesondere für Veterinär- und Zollkontrollen, könnte in Häfen mit ausreichender Nachfrage die Wartezeitprobleme erheblich vermindern.

Um Qualität und Effizienz von Kurzstreckenseeverkehrsleistungen und Häfen zu fördern, unterstützt die Kommission das Entstehen informeller Diskussionsstrukturen, beispielsweise Runder Tische. Zur Suche nach pragmatischen Lösungen für Hafenprobleme ist ein verstärkter Dialog zwischen öffentlichen Stellen (etwa Hafen- und Zollbehörden), Dienstleistern (etwa Stauereien und Terminalbetreiber) und Hafennutzern (Reeder, Schiffsagenturen, Spediteure) von entscheidender Bedeutung. Die Runden Tische sollten zunächst auf lokaler, d.h. Hafenebene eingerichtet werden. Daneben sollten zur Erörterung von Problemen, die sich nicht auf lokaler Ebene lösen lassen, Runde Tische auf nationaler Ebene unter Beteiligung der Zentralverwaltungen geschaffen werden. In einigen europäischen Ländern zeitigen solche Runden Tische bereits ermutigende Ergebnisse.

C. Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa

Durch die Abkommen zwischen der EU und mehreren mittel- und osteuropäischen Staaten, einschließlich der baltischen Staaten, werden sich die Handelsbeziehungen intensivieren und wird die Nachfrage nach effizienten Beförderungsleistungen entsprechend zunehmen. Da die meisten dieser Länder große Häfen an der Ostsee oder am Schwarzen Meer besitzen, befindet sich der Kurzstreckenseeverkehr in einer mehr als guten Ausgangsposition. Weiteren Auftrieb wird der Kurzstreckenseeverkehr durch die engeren wirtschaftlichen Beziehungen mit den Nachbarländern im Mittelmeerraum erhalten.

Der Seeverkehr und vor allem der Kurzstreckenseeverkehr müssen sich für ein größeres Europa rüsten. Bei Bedarf sollte die Kommission daher auf die Notwendigkeit einer Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hinweisen, wenn mittel- und osteuropäische Länder, aber auch andere Länder (z.B. im Mittelmeer- oder Schwarzmeerraum) die Union um Unterstützung für Verkehrsinfrastrukturprojekte oder -studien bitten. Es ist wichtig, daß der Seeverkehr und die Häfen jetzt, da grundlegende Entscheidungen über die künftige Verkehrspolitik dieser Länder getroffen werden, in vollem Umfang berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Kommissionsdienststellen bereits Arbeitsgruppen eingesetzt haben, die sich mit der Entwicklung des Seeverkehrs in der Ostsee, dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer befassen. Jede dieser Arbeitsgruppen wird ein mehrjähriges Arbeitsprogramm aufstellen, um in ihrer jeweiligen Region das Potential des Kurzstreckenseeverkehrs auszuschöpfen. Die Gemeinschaft und andere Geber werden somit finanzielle und sonstige Hilfen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs bereitstellen können.

III. Schlussfolgerung

Die vorliegende Mitteilung soll einen Überblick über das Entwicklungspotential des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa vermitteln. Es sind allerdings noch zahlreiche Hürden zu überwinden, bevor der Kurzstreckenseeverkehr eine vollwertige Rolle im multimodalen Verkehrssystem spielen kann.

Die Verbesserung der Kurzstreckenseeverkehrsleistungen muß mit Maßnahmen in den Bereichen Verwaltung, Technik und Handel einhergehen und impliziert eine enge Zusammenarbeit zwischen Industrie, Nutzern und Verwaltungen. Die Maßnahmen müssen nicht nur auf die Schifffahrt ausgerichtet sein, sondern auch auf die Häfen und den allgemeinen politischen und rechtlichen Rahmen der Schifffahrt, und sie müssen koordiniert sein. Die Verkehrsverlagerungen, die sich aus der Beseitigung der Hemmnisse für den Kurzstreckenseeverkehr ergeben dürften, werden zu einer Entlastung im Landverkehr sowie zur Verbesserung der Umweltsituation führen und vermutlich auch zu einer Senkung des Investitionsbedarfs für die Verkehrswege des Landverkehrs beitragen. Sowohl Verkehrsnutzer als auch Verkehrsanbieter dürften letztendlich von einem effizienteren multimodalen Verkehrsnetz profitieren, in dem der Kurzstreckenseeverkehr sein volles Potential ausschöpfen kann.

Die Kommission skizziert hier ein Aktionsprogramm, das Vorschläge für mögliche Themen von EU-Maßnahmen sowie Empfehlungen an sonstige Akteure in diesem Bereich umfaßt. Die Durchführung dieses Programms erfolgt in enger Zusammenarbeit mit nationalen und lokalen Behörden wie auch mit dem Schifffahrtssektor selbst.

Mit der Vorlage dieser Mitteilung über die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs möchte die Kommission eine allgemeine politische und öffentliche Debatte über die verschiedenen darin angestellten Überlegungen in Gang setzen. Im Anschluß an diese Debatte wird die Kommission gegebenenfalls Vorschläge für Rechtsakte unterbreiten.

IV. Aktionsprogramm

In Abschnitt A sind sämtliche Maßnahmen aufgelistet, die die Gemeinschaft ergreifen wird. Abschnitt B vermittelt einen tabellarischen Überblick über die notwendigen Maßnahmen und die für deren Umsetzung Zuständigen.

A. Aktionsprogramm der Kommission

a) *Verbesserung von Qualität und Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs*

- Im Rahmen der spezifischen Programme "Verkehr" und "Telematik-anwendungen" des vierten Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung wird die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs einen der wichtigsten Forschungsschwerpunkte bilden (*ab 1995*).
- Einleitung eines großmaßstäblichen Demonstrationsprojekts zum Kurzstreckenseeverkehr (*1997*), das sich auf die Ergebnisse des EURET-, des APAS- und des vierten Rahmenprogramms stützt. Der Aufbau und die Einzelheiten dieses Projekts sollen anhand der Ergebnisse einer konzertierten FuE-Aktion zum Kurzstreckenseeverkehr festgelegt werden (*1995*).
- Unterstützung von Pilotaktionen auf dem Gebiet des Kurzstreckenseeverkehrs in Verbindung mit integrierten intermodalen Transportketten (*läuft bereits*).
- Einbeziehung des Kurzstreckenseeverkehrs in ein multimodales Verkehrsinformationssystem, das Bestandteil des kooperativen Verkehrsmanagements bilden soll (*ab 1996*).
- Umsetzung und Verfolgung des MARIS-Projekts (Maritime Information Society) (*läuft bereits*).
- Projekte von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit Häfen für den Fluß-/Seeverkehr sollen ebenso für eine Unterstützung aus dem TEN-Programm in Frage kommen wie die Seehäfen (*läuft bereits*).
- Förderung des elektronischen Datenaustauschs (EDI):
 - gegebenenfalls finanzielle Unterstützung von Initiativen zur Förderung des EDI-Einsatzes in den maritimen Industrien (*1995/läuft bereits*).
 - Unterstützung der Bildung einer aus EDI-Fachleuten der Industrie bestehenden Gruppe, die kleinen Häfen und mittelständischen Reedereien Dienste erbringen würde (*1995*).

- Unterstützung von Initiativen, die allen Beteiligten über EDI-Systeme Daten zu den aktuellen Kurzstreckenseeverkehrsdiensten zugänglich machen (1995/läuft bereits).
 - Unterstützung von Konferenzen, Workshops und sonstigen Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (läuft bereits).
 - Beteiligung an einem Schulungsprogramm zum Kurzstreckenseeverkehr, das im Rahmen der europäischen TRAINMAR-Zentren der UNCTAD durchgeführt wird (läuft bereits).
 - Vorschlag für eine endgültige Regelung der Veterinärkontrollen, um diese Kontrollen so weit wie möglich auf den Bestimmungshafen zu beschränken (1995).
 - Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Erhebung statistischer Daten über den Seeverkehr (ist von der Kommission 1994 angenommen worden).
- b) Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen**
- Einbeziehung von Hafenprojekten von gemeinsamem Interesse in das TEN-Programm, wenn diese Projekte für den Kurzstreckenseeverkehr besonders interessant sind (1996).
 - Vorlage von Kommissionsleitlinien für staatliche Beihilfen zugunsten von Häfen (1996).
 - Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Zusammenhang mit Häfen werden einen wichtigen Bestandteil des Schiffsverkehrsprogramms innerhalb des vierten FuE-Rahmenprogramms darstellen (1995).
 - Unterstützung der Einrichtung Runder Tische für einzelne Häfen oder für die maritimen Industrien eines Landes, die sich mit hafenrelevanten Fragen auseinandersetzen und Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs entwickeln können (1995/läuft bereits).
 - Unterstützung der Initiativen von Runden Tischen der Industrie zur Effizienz-Steigerung im Hafen und zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (1995/läuft bereits).
 - Bereitstellung von Finanzhilfen für Besuche und Entsendungen von Experten in Häfen, vorwiegend nach Südeuropa (1995/läuft bereits).
 - Bereitstellung von Finanzhilfen für Ausbildungsprogramme, die in hochentwickelten Häfen für Führungskräfte von am Rande der Union gelegene Häfen veranstaltet werden sollen (1995/läuft bereits).

c) *Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa*

- In den Beziehungen zu bestimmten Drittländern (insbesondere den Ostsee-, Schwarzmeer- und Mittelmeeraanliegern) soll Nachdruck auf den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs und damit auch der Seeverkehrsverbindungen zur Europäischen Union gelegt werden (*läuft bereits*).
- Förderung - gegebenenfalls und auf Antrag - von Projekten im Zusammenhang mit dem Kurzstreckenseeverkehr, die im Zuge der technischen Hilfe zugunsten der mittel- und osteuropäischen Länder sowie der Neuen Unabhängigen Staaten durchgeführt werden (*läuft bereits*).
- Mitwirkung in Arbeitsgruppen, die sich mit dem Schiffsverkehr im Schwarzen Meer, in der Ostsee und im Mittelmeer befassen, und deren Arbeitsprogramme unter anderem auf die Entwicklung des Potentials des Kurzstreckenseeverkehrs in diesen Gebieten abzielen (*1995/1998*).
- Verwirklichung des MARIS-Projekts als Beitrag zur Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa (*läuft bereits*).

B. Allgemeines Aktionsprogramm - Tabellarische Zusammenfassung

MASSNAHME / EMPFEHLUNG	UMSETZUNG DURCH				
	Kommission	Mitgliedstaaten	Lokale / regionale Behörden	Hafenbehörden	Maritime Industrien
I. Verbesserung von Qualität und Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs					
- Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs als eine der Prioritäten innerhalb des spezifischen Verkehrsprogramms des vierten gemeinschaftlichen FVE-Rahmenprogramms	X	X			X
- Unterstützung des Aufbaus von offenen verkehrsträgerübergreifenden Transportinformationssystemen und Telematikdiensten für kooperatives Management unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse der Kurzstreckenreedereien sowie der kleineren und mittleren Häfen	X	X	X	X	X
- Unterstützung von Pilotaktionen auf dem Gebiet des Kurzstreckenseeverkehrs im Zusammenhang mit integrierten intermodalen Transportketten	X	X	X		X
- Umsetzung und Verfolgung des MARIS-Projekts	X	X	X		X
- Förderung des elektronischen Datenaustauschs (EDI):					
- Weiterentwicklung von EDI für Zollverfahren, Veterinärkontrollen usw.	X	X			
- Gegebenenfalls finanzielle Unterstützung von Workshops, Konferenzen und sonstigen Initiativen zur Förderung des EDI-Einsatzes in den maritimen Industrien	X	X			

MASSNAHME / EMPFEHLUNG	UMSETZUNG DURCH				
	Kommission	Mitgliedstaaten	Lokale / regionale Behörden	Hafenbehörden	Maritime Industrien
- Unterstützung der Bildung einer aus EDI-Fachleuten der Industrie bestehenden Gruppe, die kleinen Häfen und mittelständischen Reedereien Dienste erbringen soll	X				X
- Unterstützung von Initiativen, die allen Beteiligten eventuell über EDI-Systeme Daten zu den aktuellen Kurzstreckenseeverkehrsdiensten zugänglich machen	X	X			
- Beteiligung an einem Schulungsprogramm zum Kurzstreckenseeverkehr, das im Rahmen der europäischen TRAINMAR-Zentren der UNCTAD durchgeführt wird	X				
- Unterstützung von Konferenzen und Workshops zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs	X	X			
- Häfen und Reedereien sollten verstärkt laufend aktualisierte Informationen zu Diensten, Linien, Agenten, Frachttarifen und bedienten Häfen bereitstellen.		X		X	X
- Vorschlag für eine Richtlinie über die Bereitstellung von statistischen Daten zum Seeverkehr	X	X			
- Endgültige Regelung der Veterinärkontrollen, um diese Kontrollen so weit wie möglich auf den Bestimmungshafen zu beschränken	X	X			
II. Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen					
- Einbeziehung von Hafenprojekten von gemeinsamen Interesse in das TEN-Programm, wenn diese Projekte für den Kurzstreckenseeverkehr besonders interessant sind oder den Fluß-See-Verkehr betreffen	X	X	X	X	

MASSNAHME / EMPFEHLUNG	UMSETZUNG DURCH				
	Kommission	Mitgliedstaaten	Lokale / regionale Behörden	Hafenbehörden	Maritime Industrien
- Unterstützung der Einrichtung Runder Tische der maritimen Industrien zur Erörterung hafenrelevanter Probleme und zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs	X	X	X	X	X
- Unterstützung der Initiativen von Runden Tischen der Industrie zur Effizienzsteigerung im Hafen und zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs	X	X	X		X
- Bereitstellung von Finanzhilfen für Besuche und Entsendungen von Experten in Häfen, vorwiegend nach Südeuropa	X	X			X
- Bereitstellung von Finanzhilfen für Ausbildungsprogramme, die in hochentwickelten Häfen für Führungskräfte von am Rande der Union gelegene Häfen veranstaltet werden	X	X			X
- Vorlage von Kommissionsleitlinien für staatliche Beihilfen zugunsten von Häfen	X				
- Mehr Transparenz in den finanziellen Beziehungen zwischen Häfen und Behörden	X	X	X	X	
- Überprüfung der Lotsengebühren für Kurzstreckenschiffe		X	X	X	X
- Transparente Hafengebühren, und zwar lediglich für die tatsächlich gewünschten und erbrachten Leistungen		X	X	X	
- Abschaffung restriktiver Praktiken in Häfen		X	X	X	
- Festsetzung der auf den neuen BRZ-Systemen beruhenden Tarife, ohne daß dabei übermäßige Gewinne zu Lasten des Kurzstreckenseeverkehrs gemacht werden		X	X	X	

MASSNAHME / EMPFEHLUNG	UMSETZUNG DURCH				
	Kommission	Mitglied- staaten	Lokale / regionale Behörden	Hafen- behörden	Maritime Industrien
III. Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa - In den Beziehungen zu bestimmten Drittländern (insbesondere den Ostsee-, Schwarzmeer- und Mittelmeeranliegern) soll Nachdruck auf den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs und damit auch der Seeverkehrsverbindungen zur EU gelegt werden. - (Gegebenenfalls und auf Antrag) Unterstützung von Projekten im Zusammenhang mit dem Kurzstreckenseeverkehr, die im Zuge der technischen Hilfe zugunsten der mittel- und osteuropäischen Länder sowie der Neuen Unabhängigen Staaten durchgeführt werden - Mitwirkung in Arbeitsgruppen, die sich mit dem Schiffsverkehr im Schwarzen Meer, in der Ostsee und im Mittelmeer befassen, und deren Arbeitsprogramme u.a. auf die Entwicklung des Potentials des Kurzstreckenseeverkehrs in diesen Gebieten abzielen	X	X			
	X				
	X				X

"Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa:

Perspektiven und Herausforderungen"

ANNÄNGE

ANHANG I:	VORTEILE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS
ANHANG II:	WACHSTUMSPOTENTIAL DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS
ANHANG III:	HERAUSFORDERUNGEN AN DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR IN EUROPA
ANHANG IV:	EIN INTEGRIERTES KONZEPT FÜR DIE KURZSTRECKENSEEVERKEHRS - POLITIK IN EUROPA
ANHANG V:	STATISTISCHE DATEN - EIN ÜBERBLICK ÜBER DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

ANHANG I:	VORTEILE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS	18
1.	Vorteile geographischer Art	18
2.	Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit	19
3.	Positive Auswirkungen auf die Entwicklung anderer Sektoren	20
4.	Entwicklungspotential	
ANHANG II:	WACHSTUMSPOTENTIAL DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS	21
A.	Beispiele	21
B.	Die "Korridorstudie"	22
1.	Einführung	22
2.	Entwicklungspotentiale einzelner Korridore	22
3.	Resume	26
ANHANG III:	HERAUSFORDERUNGEN AN DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR IN EUROPA	27
A.	Strukturbedingte Hindernisse bei der Entwicklung effizienter Dienstleistungen im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs	27
1.	Mangelnde Integration	27
2.	Regelmäßigkeit der Dienstleistungen	28
3.	Leistungsfähigkeit der Schiffe	28
4.	Schwierigkeiten bei der wettbewerbsfähigen Preiskalkulation	29
5.	Administrative Hemmnisse	29
a.	Dokumente und Verfahren	29
b.	Veterinärkontrollen	30
6.	Mangel an statistischen Daten	30
7.	Imageprobleme	31
B.	Probleme im Bereich der Infrastruktur und der Effizienz von Häfen	31
1.	Wartezeiten in Häfen	31
2.	Hafengebühren	32
3.	Arbeitsrechtliche Probleme	33
ANHANG IV:	EIN INTEGRIERTES KONZEPT FÜR DIE KURZSTRECKENSEEVERKEHRSPOLITIK IN EUROPA	34
	Oberstes Ziel: Verbesserung der Effizienz durch modale Integration	34
	Subsidiarität: Eine angemessene Festlegung von Zuständigkeiten	34
A.	Verbesserung von Qualität und Effizienz des Kurzstreckenseeverkehrsleistungen	35
1.	Das vierte Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung – Ziele für den Kurzstreckenseeverkehr	35
2.	Integration in die multimodalen Transportketten	37

2.1	<i>Pilotaktionen</i>	37
2.2	<i>Das MARIS-Projekt</i>	39
2.3	<i>Kombinierter Verkehr</i>	39
2.4	<i>See-/Flußverkehr</i>	41
2.5	<i>Integrierte Managementsysteme</i>	42
2.6	<i>Elektronischer Datenaustausch (EDI)</i>	43
3.	<i>Administrativer Rahmen und Fördermaßnahmen</i>	44
3.1	<i>Liberalisierung der Seekabotage eröffnet neue Marktchancen</i>	44
3.2	<i>Aufbesserung des Image des Kurzstreckenseeverkehrs</i>	45
3.3	<i>Administrative Hemmnisse</i>	46
a.	<i>Dokumentenbezogene Anforderungen und Verfahren</i>	46
b.	<i>Veterinärkontrollen</i>	46
3.4	<i>Statistische Daten</i>	47
B.	<i>Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen</i>	49
1.	<i>Häfen und die transeuropäischen Verkehrsnetze</i>	50
1.1	<i>Der Plan zum transeuropäischen Verkehrsnetz</i>	50
2.	<i>Verbesserung der Transparenz</i>	52
2.1	<i>Transparenz der Hafengebühren</i>	52
2.2	<i>Transparenzpflichten bei den staatlichen Beihilfen</i>	53
3.	<i>Anwendung der Wettbewerbsregeln</i>	53
4.	<i>Arbeitsrechtliche Probleme</i>	54
5.	<i>Der Dialog zwischen den Partnern</i>	55
C.	<i>Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa</i>	56
1.	<i>Die Bedeutung eines größeren Europa für den Kurzstreckenseeverkehr</i>	56
2.	<i>Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze</i>	57
3.	<i>Entwicklung neuer Strukturen für die Zusammenarbeit (Arbeitsgruppen für Schiffsverkehrsfragen)</i>	58
4.	<i>Sonstige Maßnahmen der Kommission</i>	59

ANHANG V: STATISTISCHE DATEN - EIN ÜBERBLICK ÜBER DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR	61
Güternvolumina im grenzüberschreitenden Verkehr	62
Die Bedeutung des Feeder-Verkehrs	62
Verkehrsströme zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (1992)	63
Die gegenwärtige Struktur der Kurzstreckenflotte	67
Fazit	70

ANHANG I: VORTEILE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

1. Vorteile geographischer Art

Aufgrund der geographischen Gegebenheiten Europas ist die Schifffahrt für die Europäische Union eine überaus günstige Verkehrsart. Die Küstenlinie der Europäischen Union mißt seit dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten über 67.000 km. Nur wenige Industrie- und Wirtschaftszentren sind weiter als 400 km von einem Hafen entfernt. Zwischen 60 und 70% aller großen europäischen Industriestandorte liegen innerhalb einer Distanz von ca. 150 bis 200 km vom Meer und haben daher im Prinzip leichten Zugang zum Seeverkehr.

Spezielle Küstenschiffe können in das ausgedehnte europäische Fluß- und Kanalnetz von 25.000 km Länge einfahren; 12.000 km davon gehören zum transeuropäischen Verkehrsnetz. Auf den Flüssen und Kanälen der Europäischen Union werden jährlich 430 Millionen Tonnen Fracht transportiert. Binnenhäfen wie Duisburg, Mannheim und Straßburg sowie Paris, Lyon, Lüttich, Gent und Brüssel können auch von größeren Schiffen angelaufen werden. So sind direkte Schifffahrtslinien zu See- und Binnenhäfen in anderen Ländern der Europäischen Union, in Skandinavien und in Mittel- und Osteuropa möglich.

Abgesehen von den für die Fahrt erforderlichen Seezeichen und Sicherheitssystemen muß eine Infrastruktur nur in den Häfen geschaffen werden. Die Infrastrukturkosten des Seeverkehrs sind somit niedriger und der Flächenbedarf geringer als bei den Landverkehrsträgern.

2. Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit

Der Kurzstreckenseeverkehr ist energieeffizienter als der Straßen- und Schienenverkehr. Laut einer vom Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs durchgeführten Studie¹ liegt beispielsweise der spezifische Energieverbrauch der Straßengüterverkehrs zwischen 0,7 und 1,2 Megajoule/Tonnenkilometer. Für den Schienenverkehr bewegt sich der Wert um ca. 0,6 MJ/tkm. Dagegen beträgt der Energieverbrauch eines Küstentankers mit einer Bruttotragfähigkeit von 3.000 Tonnen bei 10 Knoten 0,25 MJ/tkm, der eines mittleren Containerschiffs ungefähr 0,12 MJ/tkm.

Ebenso wichtig für den Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs sind dessen Umweltverträglichkeit und Sicherheit. Was die Schadstoff- und Lärmemission betrifft, ist der Seeverkehr bei weitem die umweltfreundlichste Verkehrsart. So wurden z.B. bezüglich der Luftverschmutzung durch verschiedene Verkehrsarten folgende Werte für die Gesamtemission von CO₂ (in Gramm pro Tonnenkilometer) ermittelt: Schiffsverkehr 30,

¹ Aus: Cheetham, C., Hornby, P. und Papenhuijzen, R., "Recent Developments in Feeder Transport by Coasters", in European Shortsea Shipping, proceedings of the First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Lloyds of London Press Ltd.

Schienenverkehr 41 und Straßenverkehr 207.² (Ein detaillierterer Vergleich verschiedener Verkehrsträger im Hinblick auf Luftverschmutzung und Energieverbrauch findet sich in Tabelle 2). Vergleichbare Daten zum SO₂-Ausstoß liegen nicht vor, doch ergeben im Auftrag der Kommission durchgeführte Untersuchungen, daß im Jahr 1993 auf den Schiffsverkehr 32 % der SO₂-Emissionen des Verkehrssektors und 2 % der Gesamtemissionen entfielen.

Tabelle 1: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen verschiedener Güterverkehrsarten

<u>Spezifischer Primärenergieverbrauch (kl/Tonnenkilometer)</u>				
Schienenverkehr	Schiffsverkehr	Straßenverkehr	Pipeline	Luftverkehr
677	423	2.890	168	15.839

<u>Spezifischer Schadstoffausstoß (Gramm/Tonnenkilometer)</u>					
	Schiene	Schiffsverkehr	Straßenverkehr	Pipeline	Luftverkehr
CO ₂	41	30	207	10	1.206
CH ₄	0,06	0,04	0,3	0,02	2,0
VOC ¹⁾	0,08	0,1	1,1	0,02	3,0
NO _x	0,2	0,4	3,6	0,02	5,5
CO	0,05	0,12	2,4	0,00	1,4

¹⁾ VOC = Flüchtige organische Verbindungen

Quelle: Whitelegg, John, "Transport for a Sustainable Future - The case of Europe", 1993.

3. Positive Auswirkungen auf die Entwicklung anderer Sektoren

Der Kurzstreckenseeverkehr spielt auch in einem größeren politischen und makroökonomischen Kontext eine wichtige Rolle.

Für Inseln und Regionen an der Peripherie der Union ist die Kurzstreckenschifffahrt bei weitem die wichtigste und oftmals die einzige Art des Personen- und Güterverkehrs. Sie stimuliert die Wirtschaftstätigkeit in Insel- und Randgebieten und leistet so einen Beitrag zu Entwicklung dieser Regionen.

² Whitelegg, John, "Transport for a Sustainable Future; The Case for Europe", 1993.

Auch zur Entwicklung der europäischen Werftindustrie trägt der Kurzstreckenseeverkehr wesentlich bei. 1992 entstanden 17 % aller weltweit gebauten Handelsschiffe bis 6.000 BRT, nämlich 96 von 560, auf europäischen Werften. 52 % aller auf europäischen Werften gebauten Schiffe (96 von 185) haben 6.000 BRT oder weniger.

**Tabelle 2: Im Jahr 1992 gebaute Handelsschiffe mit maximal 6.000 BRT*
(ohne Fahrgastschiffe)**

	Handelsschiffe mit maximal 6.000 BRT	Schiffsneubauten insgesamt
WELT	560	984
EUROPA	161	302
EUROPÄISCHE UNION	96	185

Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), nach Daten der Lloyd's Fleet Datenbank, Januar 1994.

*Bei 6.000 BRT wird oftmals die Grenze zwischen Hochsee- und Küstenschiffen gezogen.

4. Entwicklungspotential

Während der Straßenverkehr zunehmend überlastet ist, bestehen im Kurzstreckenseeverkehr noch freie Kapazitäten. Zusätzliches Frachtaufkommen könnte ohne große Investitionen in zusätzliche Schiffe von der bestehenden Kurzstreckenflotte bewältigt werden.

Die Kosten für die bei Kapazitätserweiterungen erforderlichen Infrastrukturen sind relativ gering und würden vorwiegend Hafenprojekte betreffen. Die Ausarbeitung, Vorbereitung und Umsetzung solcher Projekte ist oftmals weniger zeitaufwendig als bei größeren Projekten anderer Verkehrsarten. Hafenprojekte von relativ geringem Umfang und finanziellem Aufwand können gewaltige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. So kann beispielsweise durch verhältnismäßig kostengünstige Maßnahmen wie die Beseitigung von Sandbänken oder die Errichtung von Molen der seeseitige Zugang eines Hafens erheblich verbessert werden. Ein Zuwachs des Kurzstreckenseeverkehrs würde in den meisten Teilen der Europäischen Union (südeuropäische Häfen bilden hier generell eine Ausnahme) keine finanziell aufwendigen Infrastrukturmaßnahmen erfordern. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß Investitionen in Kapazitätserweiterungen im Kurzstreckenseeverkehr allgemein kosteneffizienter sind als im Landverkehr.

ANHANG II: WACHSTUMSPOTENTIAL DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

A. Beispiele

Als Folge der kriegesischen Auseinandersetzungen im ehemaligen Jugoslawien müssen für Beförderungen von und nach Griechenland heute teure Umwege in Kauf genommen oder der Seeweg gewählt werden³. Für den Gütertransport kommt somit auch der Kurzstreckenseeverkehr von und nach Italien stärker zum Zuge. Gerade Griechenland muß - als Alternative zu dem langen und problematischen Landweg - seine Schifffahrtsverbindungen ausbauen und effizienter gestalten. Tabelle 1 zeigt, daß die Zahl der auf dem Seeweg von Griechenland nach Italien beförderten Lastwagen seit 1991 sprunghaft angestiegen ist.

Tabelle 3: Auf dem Seeweg von Griechenland nach Italien beförderte Lastwagen (1991-1994)

Von Griechenland	Nach Italien				Insgesamt	
	Ancona	Bari	Brindisi	Triest		1991 = 100
1991	20522	11511	14650	-	46683	100
1992	25604	16982	17613	1263	61462	132
1993	32913	24366	36254	2519	96052	206

Quelle: Wirtschaftsfakultät der Universität Athen.

Diese Zahlen machen deutlich, daß die Leistungsfähigkeit der Adria-Häfen gesteigert und Maßnahmen zu deren Ausbau beschlossen werden müssen, damit der Kurzstreckenseeverkehr im Nord-Süd-Handel auf dem Balkan eine interessantere Alternative zur Beförderung auf dem Landweg wird.

³ 1990 wurden 90 % der griechischen Ausfuhren in die EG auf dem direkten Landweg in die Kernregionen der Gemeinschaft befördert. Seit Beginn der kriegesischen Auseinandersetzungen im Jahr 1991 muß auf andere Strecken ausgewichen werden:

- entweder auf eine weiter östlich verlaufende Straßenverbindung über Bulgarien, Rumänien und Ungarn oder sogar über die Tschechische und die Slowakische Republik
- oder auf die Seeverbindung über die auch für den RoRo-Verkehr ausgerüsteten Häfen Brindisi, Bari oder Ancona in Italien sowie Patras und Igoumenitsa in Griechenland.

B. Die "Korridorstudie"

1. Einführung

In einer großangelegten, von der Kommission finanziell geförderten Studie wurde die Wettbewerbsstellung des Kurzstreckenseeverkehrs auf dem Verkehrsmarkt untersucht. Dabei wurden acht große Handelskorridore in der Union, von denen drei die Grenzen des Gemeinschaftsgebiets überschreiten, ausgewählt und analysiert.⁴ Ziel der Studie war es, für jeden dieser acht Korridore herauszufinden, welche Arten und Mengen von Gütern vom Landverkehr auf den Kurzstreckenseeverkehr verlagert werden könnten. Daneben sollten die Haupthindernisse einer solchen Verlagerung ermittelt werden. Auf einzelnen Strecken ist, wenn auch nicht eingehend, das Potential des Fluß-/See-Verkehrs untersucht worden.

Aus der Studie können die folgenden Schlüsse gezogen werden:

- Der Handelsverkehr kann in gewissem Umfang vom Land auf die See verlagert werden. Dazu muß der Kurzstreckenseeverkehr jedoch effizienter abgewickelt und in multimodale Transportketten eingegliedert werden.
- Das Verlagerungspotential rechtfertigt in den nächsten Jahren erhebliche Neuinvestitionen in den Kurzstreckenseeverkehr.
- Würde das potentiell umleitbare Frachtvolumen tatsächlich vollständig verlagert, so ließe sich dadurch der Verkehrszuwachs auf den überlasteten Landkorridoren erheblich reduzieren.
- Mit Küstenschiffen, die Binnenhäfen anlaufen, ließen sich leistungsstärkere neue Verkehrsverbindungen zwischen einigen bedeutenden europäischen Industriestandorten schaffen.

2. Entwicklungspotentiale einzelner Korridore

Die Studie, die das verfügbare statistische Datenmaterial nutzte, bezog sich auf die folgenden acht Korridore:

- Spanien - Vereinigtes Königreich
- Portugal - Vereinigtes Königreich
- Spanien/Portugal - Deutschland
- Italien/Griechenland - Vereinigtes Königreich/Irland
- Italien - Donauanliegerstaaten

⁴ Die Studie umfaßte die beiden folgenden Berichte:
"Analysis of the Competitive Position of short sea shipping: Development of Policy Measures". Policy Research Corporation N.V., August 1993.
"Transport de Marchandises sur les Grands Axes Européens - Recherche de Routes Alternatives Terre-Mer". Institut Français de la Mer, August 1993.

- Benelux/Deutschland - Nordeuropa
- Benelux/Deutschland - Vereinigtes Königreich/Irland
- Benelux/Deutschland - Schwarzmeergebiet

Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefaßt.⁵ Ein gewisser Prozentsatz erscheint für den Straßenverkehr in allen fraglichen Korridoren, einschließlich derer, bei denen zu einem bestimmten Zeitpunkt eine Seeschiffsstraße zu überqueren wäre. Der Grund hierfür lautet, daß der in der Statistik auftauchende Verkehrsträger der Verkehrsträger ist, der am Ort der Datenerfassung eingesetzt war, wenngleich mehr als ein Verkehrsträger beteiligt gewesen sein kann. Die Analyse nennt das Potential des Kurzstreckenseeverkehrs auf diesen Korridoren, weil alle Güter, die irgendwann einmal eine Seeschiffsstraße überqueren müssen, potentiell für den längeren Seeweg in Frage kommen.

a) *Spanien - Vereinigtes Königreich*

Der Marktanteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Handelsvolumen auf diesem Korridor beträgt bereits 81 % (Richtung Norden 75,5 %, Richtung Süden 87 %), der des Straßengüterverkehrs 17 % (nach Norden 22 % und nach Süden 12 %). Der Rest - weniger als 2 % - entfällt auf den Schienenverkehr und andere Verkehrsarten. Wertmäßig vertritt der Straßenverkehr 50 % des Marktes, der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs beträgt 33 %. Das gesamte Handelsvolumen betrug 1990 9,3 Millionen Tonnen. 4,5 Mio. Tonnen Güter wurden von Süden nach Norden und 4,8 Mio. Tonnen von Norden nach Süden transportiert.

38 bis 40 % des Straßenverkehrs könnten kurz- bis mittelfristig auf den Kurzstreckenseeverkehr verlagert werden. Das entspricht einem Frachtvolumen von 0,6 Mio. Tonnen (0,2 Mio. t nordwärts und 0,4 Mio. t südwärts). Hierbei handelt es sich um ungefähr 6 % des Gesamtverkehrs. Eine weitere Verlagerung von 4 bis 5 % des Gesamtverkehrs auf das Schiff könnte langfristig und unter größeren Anstrengungen gelingen. Welche Frachtmengen tatsächlich verlagert werden können, wird jedoch von den Auswirkungen des Kanaltunnels abhängen. Dies gilt ebenso für den Korridor Portugal - Vereinigtes Königreich.

b) *Portugal - Vereinigtes Königreich*

Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs beträgt auf diesem Korridor 93 % (Richtung Norden 93,6 % und Richtung Süden 92,6 %) des Verkehrsvolumens, aber nur 47,5 % des

⁵ Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Zahlen auf den Zeitraum 1990/91 und geben das Handelsvolumen in beiden Richtungen an. Prozentangaben sind gerundet. Die obengenannten Studien enthalten eingehendere Analysen und Erläuterungen zur Methodik.

Wertes. Auf den Straßengüterverkehr entfallen 6,5% des Verkehrsvolumens (nordwärts 6,1% und südwärts 7%). Das Gesamtvolumen beläuft sich auf 3,2 Mio. t (1,7 Mio. t nordwärts und 1,5 Mio. t südwärts).

Aufgrund des bereits hohen Anteils des Kurzstreckenseeverkehrs am Verkehrsvolumen werden schätzungsweise weniger als 3% des Gesamtverkehrs kurz- und mittelfristig auf das Schiff verlagert werden können. Volumenmäßig beträgt das Verlagerungspotential 100.000 Tonnen. Weitere 2,5% könnten längerfristig verlagert werden.

c) *Spanien/Portugal - Deutschland*

Im Handel zwischen Spanien/Portugal und Deutschland ist der Straßenverkehr mit einem Marktanteil von über 51% (zu etwa gleichen Teilen in beide Richtungen) die vorherrschende Verkehrsart. Es folgt der Kurzstreckenseeverkehr mit 23,5% (zu etwa gleichen Teilen in beide Richtungen). Auf der Schiene werden etwa 8,5% der Waren (nach Norden 12% und nach Süden 20%) transportiert. Auf den Binnenschiffsverkehr entfallen 17% (südwärts 13% und nordwärts 20%).

Das Gesamthandelsvolumen zwischen Portugal und Deutschland betrug 1,8 Millionen Tonnen (0,7 Mio. t nach Süden und 1,1 Mio. t nach Norden).

Das Gesamthandelsvolumen zwischen Spanien und Deutschland betrug 7,4 Millionen Tonnen (3,7 Mio. t in beide Richtungen).

Der Kurzstreckenseeverkehr könnte kurz- und mittelfristig 20% und langfristig weitere 13% des Gesamtmarktes vom Straßenverkehr übernehmen, wenn es ihm gelingt, im umfangreichen und wertmäßig bedeutenden Rohstoffhandel wettbewerbsfähig zu werden. Kurz- bis mittelfristig könnte ein Volumen von 1,8 Millionen Tonnen (0,5 Mio. t nordwärts und 1,3 Mio. t südwärts) verlagert werden.

d) *Italien/Griechenland - Vereinigtes Königreich/Irland*

Das Verkehrsvolumen zwischen dem Vereinigten Königreich und Griechenland ist gering. Es beläuft sich auf 220.000 Tonnen in nördlicher und 160.000 Tonnen in südlicher Richtung. Die direkte, reine Seeverbindung ist die lange Route über Gibraltar. Alternative dazu ist der mit Fährpassagen (Griechenland-Italien und Frankreich-Vereinigtes Königreich/Irland) kombinierte Transport auf dem Land. Nach Freigabe für den Verkehr wird auch der Kanaltunnel eine Rolle spielen.

Der Kurzstreckenseeverkehr wird beeinträchtigt durch Zersplitterung und eine relativ geringe Verkehrsfrequenz. Ein relativ schnelles Ro-Ro-Schiff könnte die Strecke in sechs Tagen bewältigen. Würden die bereits auf diesem Korridor aktiven Betreiber Ladungen konsolidieren, so könnte die Verkehrsfrequenz auf eine Fahrt alle 2-3 Tage erhöht

werden. (Die derzeit höchste Verkehrsfrequenz ist eine Fahrt wöchentlich). Die obengenannte Überfahrtszeit kann jedoch nur erreicht werden, wenn in Nordeuropa der letzte Anlaufhafen im Vereinigten Königreich und der erste im östlichen Mittelmeer angelaufene Hafen in Griechenland liegt.

Wenn die Probleme im Hinblick auf die Überfahrtszeiten und die Verkehrsfrequenz in befriedigender Weise gelöst werden, könnte ein "direkter" Kurzstreckenseeverkehr auch in Süditalien einen größeren Anteil des Verkehrsmarktes erobern. Ein direkter Ro-Ro-Service könnte aus Kostengründen attraktiv sein. Alternativ könnten Transporte aus dem östlichen Mittelmeer auf dem Weg ins Vereinigte Königreich Ziele in Süditalien anlaufen. Das Handelsvolumen insgesamt ist jedoch begrenzt, und Containerlinien halten bereits einen erheblichen Marktanteil.

e) *Italien - Donauanliegerstaaten*

Im Jahre 1989 entfielen 31 % (ostwärts 17 % und westwärts 34 %) des Gesamtverkehrs zwischen Italien und den Donauanliegerstaaten⁶ auf den Kurzstreckenseeverkehr, 41 % (ostwärts 66 % und westwärts 36 %) auf den Straßenverkehr und 27 % (ostwärts 16 % und westwärts 30 %) auf den Schienenverkehr.

Es könnte ein Anteil von bis zu 6 % des Gesamtverkehrs, nämlich 1,4 Millionen Tonnen (0,4 Mio t ostwärts und 1 Mio t westwärts) von der Straße auf die See verlagert werden. Der Ausbau des Fluß/See-Verkehrs auf der Donau und die eventuelle weitere Einschränkung des Straßengüterverkehrs in Österreich und in der Schweiz könnten das Verlagerungspotential schon kurzfristig erhöhen.

f) *Benelux/Deutschland - Nordeuropa/Ostsee*

Auf diesem Korridor ist der Kurzstreckenseeverkehr mit 70 % des Gesamtverkehrs von Nordeuropa und Polen nach Benelux/Deutschland bzw. 55 % in umgekehrter Richtung die vorherrschende Verkehrsart. Auf den Straßenverkehr entfallen 30 % des Gesamtverkehrs von Benelux/Deutschland nach Nordeuropa und Polen, aber nur 9 % des Verkehrs von Nordeuropa nach Benelux/Deutschland und Polen.

Der Gesamtverkehr zwischen den beiden Regionen erreicht ein Volumen von 175 Millionen Tonnen; 52 Mio. t gehen von Benelux/Deutschland und 123 Mio. t gehen von Nordeuropa und Polen aus.

Im Handelsverkehr von Benelux/Deutschland nach Nordeuropa/Ostseestaaten besteht ein erhebliches Verlagerungspotential. Voraussetzung für dessen Realisierung ist eine

⁶ Hierzu werden für die Zwecke dieser Berechnung Österreich, die ehemalige Tschechoslowakei, das ehemalige Jugoslawien, Ungarn, Rumänien und Bulgarien gezählt.

Senkung der Kosten im Kurzstreckenseeverkehr durch ein effektives intermodales Management.

In jüngeren Untersuchungen kommen dieselben Gutachter zu dem Ergebnis, daß allein der Kurzstreckenseeverkehr von und zum Hafen von Zeebrugge in den nächsten zehn Jahren um schätzungsweise zwei bis vier Millionen Tonnen anwachsen könnte.

g) *Benelux/Deutschland - Vereinigtes Königreich/Irland*

Aufgrund der Insellage des Vereinigten Königreichs und Irlands erfordert jeglicher Warenverkehr zwischen diesen Ländern und dem Kontinent zwangsläufig die Einbeziehung der Schifffahrt, zumindest solange, bis der Kanaltunnel seinen regulären Betrieb aufgenommen hat. Daher sollte versucht werden, die Nutzung jener Routen auszuweiten, die den Schiffsverkehr verstärkt einbeziehen, die "direkten" Kurzstreckenseeverkehrslinien.

Die Hauptschwierigkeit beim Ausbau des Anteils des "direkten" Kurzstreckenseeverkehrs am Verkehr zwischen Irland und den Beneluxländern besteht darin, ein für häufigere und schnellere Überfahrten ausreichendes Verkehrsvolumen anzuziehen. Dasselbe gilt für die südlichen und zentralen Korridore zum britischen Festland, die mit der "Landbrückenroute" durch Nordirland konkurrieren.

Im Korridor Vereinigtes Königreich - Niederlande/Deutschland/Dänemark bieten die von den Nordseehäfen ausgehenden Routen entsprechende Alternativen.

h) *Benelux/Deutschland - Schwarzmeergebiet*

Über den Kurzstreckenseeverkehr werden 56% des Gesamtverkehrs von Benelux/Deutschland ins Schwarzmeergebiet, aber nur 41% in umgekehrter Richtung abgewickelt. Der Anteil des Straßenverkehrs beträgt von Benelux/-Deutschland ins Schwarzmeergebiet 18%, während er in umgekehrter Richtung 34% beträgt. Mengenmäßig beläuft sich das Verkehrsvolumen auf 5,2 Mio. t von Benelux/Deutschland ins Schwarzmeergebiet und 3,7 Mio. t vom Schwarzmeergebiet nach Benelux/Deutschland.

Konkrete Schätzungen zum Umfang des zusätzlich auf den Kurzstreckenseeverkehr verlagerbaren Verkehrs liegen nicht vor. Das Hauptproblem des Kurzstreckenseeverkehrs auf diesem Korridor sind die langen Lieferzeiten, die durch Verzögerungen in den Häfen, die langen Überfahrtszeiten und z.T. auch durch die Fahrpläne bedingt sind. Außerdem sind in einigen Häfen des Schwarzmeergebiets die Einrichtungen zum Umschlag von Containern unzureichend.

3. **Resume**

Die Untersuchung belegt, daß in mindestens sechs der acht analysierten Korridore Wachstumschancen für den Kurzstreckenseeverkehr bestehen. Hierzu gehören insbesondere Spanien/Portugal-Deutschland, Spanien/Portugal-Vereinigtes Königreich, Benelux/Deutschland-Nordeuropa sowie Benelux-nördliches Vereinigtes Königreich.

ANHANG III: H E R A U S F O R D E R U N G E N A N D E N KURZSTRECKENSEEVERKEHR IN EUROPA

A. Strukturbedingte Hindernisse bei der Entwicklung effizienter Dienstleistungen im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs

1. Mangelnde Integration

Die mangelnde Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern stellt ein entscheidendes Problem des Kurzstreckenseeverkehrs dar, weil die Kunden in zunehmendem Maße eine Zusammenarbeit zwischen Seefracht, Schienenverkehr und Landtransport fordern, die u.a. die "Just-in-time"-Transportlogistik betrifft. Dieses Fertigungsprinzip basiert auf einer verringerten Lagerhaltung und macht somit regelmäßige, häufige und zuverlässige Lieferungen zu vereinbarten Terminen erforderlich. Diese Aspekte der Lieferleistung sind für die Kunden in vielen Fällen ebenso wichtig wie die Kostenfrage. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Kurzstreckenseeverkehr in den Augen der Kunden jedoch nicht in der Lage, diese Anforderungen in ausreichendem Maße zu erfüllen.

Der Kurzstreckenseeverkehr ist bislang nicht optimal in das multimodale Verkehrssystem eingebunden. Gemessen an den Gesamtkosten sind die Umschlagkosten häufig unerschwinglich hoch, insbesondere wenn die zur See zurückgelegte Strecke verhältnismäßig kurz ist. Mit Ausnahme einiger Container-Zubringer- bzw. Haus-Haus-Dienstleistungen bedarf der Kurzstreckenseeverkehr darüber hinaus noch immer erheblicher Verbesserungen in bezug auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Dienstleistungen. Der Kurzstreckenseeverkehr ist somit nicht immer ein bevorzugter Partner in einer multimodalen Transportkette.

Eine Integration des Kurzstreckenseeverkehrs wird weiterhin durch den fehlenden großflächigen Einsatz des Elektronischen Datenaustausches (EDI) behindert, der zur erheblichen Erleichterung des Güterflusses beiträgt, der Effizienz und der Zuverlässigkeit förderlich ist und die Sicherheit im Seeverkehr erhöht. Ein weiteres Hindernis für die Integration ist die Tatsache, daß die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedliche Transportbehälter verwenden.

2. Regelmäßigkeit der Dienstleistungen

Die Regelmäßigkeit der Dienstleistungen stellt ein wesentliches Problem im Kurzstreckenseeverkehr dar. Ursache ist das unausgewogene Handelsgleichgewicht zwischen den verschiedenen Teilen Europas. Häufig besteht bei den Handelsaktivitäten zwischen Regionen in Nord- und Südeuropa eine Inkongruenz zwischen den Importen und den Exporten. So belief sich beispielsweise 1992 der gesamte Unitload-Frachtverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und Griechenland auf ca. 220.000 Tonnen in Richtung Norden und nur 160.000 Tonnen in Richtung Süden. Zusammen mit der Saisongebundenheit einiger Verkehre steht dies der Entwicklung regelmäßiger Dienstleistungen im Kurzstreckenseeverkehr im Wege. Die Unausgewogenheit des Handelsaufkommens kann alle Verkehrsträger betreffen. Im Gegensatz zum landgebunden Verkehr kann sich der Kurzstreckenseeverkehr jedoch nicht so leicht an ein solches Ungleichgewicht anpassen, weil er bei der Aufnahme zusätzlicher Fracht zur Auslastung der verfügbaren Kapazität weniger flexibel ist.

Die Regelmäßigkeit und Flexibilität der Dienstleistungen des Kurzstreckenseeverkehrs ließen sich in gewissem Rahmen verbessern, wenn die Erbringer dieser Dienstleistungen zur Förderung gemeinsamer Dienstleistungen und zur Koordinierung von Lieferplänen Kooperationsverträge abschließen würden. Solche Verträge verschaffen den Dienstleistungsanbietern größere Möglichkeiten, ihre Lieferpläne und Lieferhäufigkeit auf Nachfrageschwankungen abzustimmen.

3. Leistungsfähigkeit der Schiffe

Ein weiterer komparativer Nachteil des traditionellen Kurzstreckenseeverkehrs ist seine im Vergleich zu seinen Wettbewerbern in den europäischen Handelskorridoren, insbesondere auf der Straße, geringe Geschwindigkeit, die verhältnismäßig lange Liefer- bzw. Transitzeiten zur Folge hat. Die Lieferzeiten werden darüber hinaus durch die Wartezeiten beim Umschlag in den Häfen beeinträchtigt. In vielen Fällen entspricht die Schiffstechnik nicht dem neuesten technischen Stand bei anderen Verkehrsträger. Die sich daraus ergebende Langsamkeit wird durch hafenbezogene Unzulänglichkeiten noch weiter erhöht. Je kürzer die Strecke, um so deutlicher ist der Vorteil des landgebundenen Verkehrs. Bei längeren Strecken kann der Einsatz moderner Schiffbautechniken jedoch zur Verschiebung des modalen Gleichgewichts zugunsten des Kurzstreckenseeverkehrs beitragen.

4. Schwierigkeiten bei der wettbewerbsfähigen Preiskalkulation

Unter Berücksichtigung gewisser Nachteile in bezug auf Integration, Regelmäßigkeit, Geschwindigkeit und des leicht negativen Images wurde berechnet, daß der Kurzstreckenseeverkehr um mindestens 35 % billiger arbeiten müßte als die anderen Verkehrsträger, wenn er wettbewerbsfähig bleiben will.⁷ Es hat den Anschein, als wäre es für den Kurzstreckenseeverkehr strukturell nicht einfach, dieses wettbewerbsfähige Preisniveau zu erreichen. Eine wettbewerbsfähige Preisgestaltung erfordert hohe Ladungsfaktoren, die wiederum die Stückkosten verringern. Jedoch ist das Frachtvolumen in der Nähe von Häfen oftmals nicht ausreichend genug, um einen regelmäßigen und häufigen Frachtdienst auf einer bestimmten Strecke zu rechtfertigen. Diese Tatsache läßt den Kurzstreckenseeverkehr in den Augen der Verloader weniger attraktiv erscheinen.

5. Administrative Hemmnisse

a. Dokumente und Verfahren

Die häufig sehr umfangreichen Dokumente und Verwaltungsverfahren in den Häfen stellen für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs ein Hindernis dar. Dies gilt insbesondere für die in Verbindung mit der Fracht oder dem Schiff angewendeten Zollverfahren. Die Anforderungen in bezug auf Informationen und Dokumente sind in vielen Fällen nicht benutzerfreundlich. Die uneinheitliche Anwendung der Verfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten schafft ebenfalls Probleme.

Ungeachtet der Vereinfachung der Zolltransitverfahren seit dem 1. Januar 1993 bleiben die Schwierigkeiten im Seeverkehr bestehen. Das neue Transitsystem der Union sieht vor, daß in Zusammenhang mit Waren, die innerhalb der Europäischen Union transportiert werden, davon ausgegangen werden kann, daß sie sich in freiem Umlauf befinden, solange nicht das Gegenteil nachgewiesen ist. Waren, die auf dem Seewege transportiert werden, fallen nicht unter diese Regelung, wenn das betreffende Schiff zum Be- oder Entladen auch Häfen außerhalb der Union (oder einen Freihafen in der Union) angelaufen hat. In gewissem Maße bedeutet dies für bestimmte Frachten, die im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs transportiert werden, eine Vorenthaltung der Vorzüge des neuen Systems. Bedingt durch die arteigene Abwicklung von Seetransporten verlassen Schiffe häufig die Hoheitsgewässer der Europäischen Union und laufen Häfen in Drittländern an. In diesen Fällen muß bei Ankunft im Entladehafen in der Union der Status der Unionswaren nachgewiesen werden. Allerdings gelten für andere Verkehrsträger vergleichbare Verfahren. Wenn beispielsweise Waren auf der Straße zwischen Mitgliedstaaten unter Berührung des Hoheitsgebietes eines Drittlandes bewegt werden, müssen sie das interne Transitverfahren der Union durchlaufen, wenn es sich bei dem Drittland um einen Mitgliedstaat der EFTA handelt. Erfolgt der Transit über

⁷ Siehe "Mariniseerbare Ladingen (Seeverkehrsfähige Ladungen)", MERC/NEA, Juli 1991.

Länder, die nicht der EFTA angehören, ist der Unionsstatus bei Ankunft im Zielmitgliedstaat nachzuweisen.

b. Veterinärkontrollen

Ein besonderes verwaltungstechnisches Problem liegt im neuen Veterinärkontrollsystem, das seit dem 1. Januar 1993 in Kraft ist.⁸ Hinsichtlich der Beförderung von Erzeugnissen tierischen Ursprungs aus einem Drittland scheint sich dieses System negativ auf den Kurzstreckenseeverkehr auszuwirken. Auf dieses Problem hat das MIF aufmerksam gemacht.

Es werden verschiedene Arten von Veterinäruntersuchungen vorgenommen: physische, Nämlichkeits- und dokumentenbezogene Untersuchungen. Die Richtlinie 90/675/EWG sieht im Zusammenhang mit Gütern tierischen Ursprungs, die aus Drittländern in die Union eingeführt werden, als allgemeine Regel vor, daß die veterinärmedizinische Untersuchung bei der Einfuhr dieser Erzeugnisse in das Hoheitsgebiet der Union an einer der Grenzinspektionsstellen vorzunehmen ist. Die Richtlinie sieht ferner vor, daß die physischen Untersuchungen trotzdem im Endbestimmungshafen durchgeführt werden können, wenn die Fracht auf dem Seewege transportiert wurde.

Die Tatsache, daß nicht alle Untersuchungen an ein und demselben Ort vorgenommen werden, verursacht Probleme für die Reeder. Dies aus dem Grunde, weil sich das veterinärmedizinische Originaldokument nicht immer bei den transportierten Waren befindet, da die Spediteure es als Garantie bei den Banken im Endbestimmungshafen verwenden. Die Reeder beklagen sich auch darüber, daß die Verschiedenartigkeit der Untersuchungen und der unterschiedliche Umfang der Kontrollen, die in den Mitgliedstaaten durchgeführt werden, zu Unsicherheiten führen und die Kosten erhöhen.

6. Mangel an statistischen Daten

Die unzureichende Zuverlässigkeit und Vereinbarkeit der verfügbaren statistischen Daten über den Warenverkehr im allgemeinen und den Seeverkehr im besonderen stellt einen Nachteil dar, zumal dadurch die genaue Analyse der Handelsströme zwischen den Häfen und den Regionen erschwert wird. Diese Tatsache schafft sowohl in bezug auf die kommerzielle Entwicklung als auch auf die Politikgestaltung Probleme.

Es bedeutet ferner eine Erschwerung bei der Durchführung von Marktanalysen im Hinblick auf die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs auf bestehenden Linien und

⁸ Entscheidung 92/571/EWG der Kommission vom 15. Dezember 1992 über neue Überleitungsmaßnahmen zur Erleichterung des Übergangs zu der in der Richtlinie 90/675/EWG des Rates vorgesehenen der Veterinärkontrollregelung, ABl. Nr. L 367 vom 16.12.1992. Siehe auch Richtlinie 90/675/EWG des Rates vom 10. Dezember 1990 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern in die Gemeinschaft eingeführten Erzeugnissen, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.90.

die Schaffung neuer Linien. Dadurch werden die privaten Betreiber davon abgehalten, nach neuen Marktchancen zu suchen. Der Mangel an statistischen Daten stellt darüber hinaus für die wirksame Politikgestaltung ein Hindernis dar, weil er den Behörden die effektive Planung erschwert.⁹

7. Imageprobleme

Im Gewerbe wird zum Teil die Ansicht vertreten, daß neben den verschiedenen praktischen Schwierigkeiten, die hier beschrieben wurden, das Imageproblem des Kurzstreckenseeverkehrs möglicherweise das größte Hindernis für seine Entwicklung darstellt. Auf Seiten der Disponenten in großen Unternehmen sei häufig eine starke Abneigung gegen die Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs zu verzeichnen, selbst wenn zuverlässige Dienstleistungen verfügbar sind.

Der Kurzstreckenseeverkehr hat in bestimmten Kreisen das Image, altmodisch zu sein, was dem Erreichen einer stärkeren Position auf dem Verkehrsmarkt hinderlich ist. In vielen Fällen werden die Dienstleistungen nicht effektiv vermarktet, und mitunter sind die Verlader nicht einmal über die verfügbaren Dienstleistungen informiert. Die Aufbesserung seines Image erfordert angemessene Marketingmaßnahmen, die auf potentielle Nutzer abzielen müssen. Das MIF-Panel zum Kurzstreckenseeverkehr hat dies als ein bedeutendes Hindernis erkannt.

Zahlreiche europäische Verlader und Spediteure kennen das Dienstleistungsangebot des Kurzstreckenseeverkehrs häufig nicht. Beim Güterverkehr denken sie zunächst an den Straßen- oder Schienenverkehr; Seeverkehr dagegen setzen sie mit Überseeverkehr gleich. Schifffahrt auf europäischer Ebene wird ausschließlich mit Massengutverkehr assoziiert und nicht als echte Alternative oder Ergänzung zum Landverkehr betrachtet.

B. Probleme im Bereich der Infrastruktur und der Effizienz von Häfen

1. Wartezeiten in Häfen

Ein erheblicher Nachteil des Kurzstreckenseeverkehrs besteht in den langen Hafenumschlagszeiten, die sich teilweise aufgrund unzureichender Infrastrukturen ergeben. Dies ist insbesondere in südeuropäischen Ländern und in Irland der Fall. Generell haben die kleineren Häfen in diesen Ländern aufgrund fehlender Finanzmittel in den letzten zwanzig Jahren nur wenig in die Infrastruktur investiert. Weitere Faktoren, welche die Liegezeiten verlängern können, sind unzulängliche Verbindungen mit den Infrastrukturen des Hinterlandes sowie betriebliche Ineffizienzen in Häfen, deren Anlagen heutigen Erfordernissen nicht mehr gerecht werden.

⁹ Näheres zu diesem Problem siehe Anhang V.

Beispielsweise bestehen in bezug auf die Geschwindigkeit bei der Abfertigung von Containern offensichtlich große Unterschiede zwischen den effizientesten Häfen in Nordeuropa und vielen südeuropäischen Häfen. Die leistungsfähigsten Häfen im Norden Europas rühmen sich eines Containerdurchsatzes von bis zu 30 Containern pro Stunde, wohingegen einige Häfen im Süden des Kontinents nur etwa halb so viel abfertigen können.

Aufgrund dieser Ineffizienzen verbringen Schiffe häufig einen erheblichen Teil der gesamten Reisezeit in Häfen, wodurch sich die Kosten erhöhen. Schätzungen der europäischen Reeder zufolge verbringen die Schiffe im Durchschnitt 60% der Gesamtreisezeit in Häfen und nur 40% auf See.

2. Hafengebühren

Die in europäischen Häfen erhobenen Gebühren sind in vielen Fällen unverhältnismäßig hoch. Diese Tatsache hat einen beträchtlichen Wettbewerbsnachteil für den Kurzstreckenseeverkehr zur Folge. Laut MIF-Panel Kurzstreckenseeverkehr können in bestimmten Fällen die in Häfen entstehenden Kosten 70 bis 80% der Gesamtkosten eines Kurzstreckenseetransports ausmachen. Einer Schätzung zufolge können die durchschnittlichen Hafenkosten für einen im Kurzstreckenseeverkehr transportierten Container zwischen 55/75 ECU in vielen nordeuropäischen Häfen und bis über 200 ECU in einigen Häfen in Südeuropa schwanken.¹⁰

Die Hafengebühren sind nicht immer transparent; in einigen Häfen sind die Nutzer verpflichtet, für Dienstleistungen zu bezahlen, die sie weder benötigen noch verlangt haben. Ein Schiff, das einen Hafen anläuft, muß u.a. für Lotsendienste und für die Benutzung des Hafens und des Kais bezahlen. Diese Gebühren sind üblicherweise von Größe und Typ des Schiffes, vom zu- bzw. ausgeladenen Frachtvolumen und der Art des Hafens und seiner Anlagen abhängig. Oftmals können insbesondere die Lotsengebühren für Kurzstreckenschiffe eine relativ größere Belastung darstellen als für Hochseeschiffe. Auch wenn ein Schiff überhaupt keine Lotsendienste benötigt, muß es grundsätzlich die Gebühren dafür entrichten. Ähnlich verhält es sich in vielen Fällen bei den Schleppkosten. Auch die in einigen Ländern geforderten hohen Kosten für das Stauen der Ladung sind ein Grund für die hohen Hafengesamtkosten.

Im Zusammenhang mit den Hafengebühren ist das Internationale Übereinkommen über die Schiffsvermessung von 1969 (Osloer Übereinkommen) zu erwähnen, das im Juli 1994 in vollem Umfang in Kraft trat. Dieses Übereinkommen sieht die Umstellung der Grundlage für die Schiffsvermessung von der Bruttoregistertonne auf die Bruttoreaumzahl vor. Diese Umstellung hat offensichtlich Probleme verursacht, insbesondere für Eigner von Schiffen, die älter als zwölf Jahre sind und neu vermessen werden mußten.

¹⁰ Die Zahlen wurden 1994 von MDS Transmodal vorgelegt.

Abgesehen vom Frachturnschlag, fallen die größten Kosten in Häfen in Form von Lotsen-, Schlepp- und Hafengebühren an. Die Tarife für diese Dienstleistungen basieren häufig und in hohem Maße auf der Vermessung des Schiffes. Reedern zufolge führen diese Änderungen für bestimmte Schiffe zu sehr viel höheren Kosten.

3. Arbeitsrechtliche Probleme

Arbeitssituation und -bedingungen in Häfen verbessern sich zwar allmählich, doch wird die Effizienz des Hafenbetriebs nach wie vor durch restriktive arbeitsrechtliche Bestimmungen und Praktiken beeinträchtigt, die sich in erheblichem Maße in den Kosten für den Güterumschlag niederschlagen. Bestimmungen und Vereinbarungen, welche die Hafenbehörden und andere Beteiligte an der eigenständigen Einstellung qualifizierten Personals hindern, führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Dieser Umstand ist vor allem in den Bereichen bedeutsam, in denen der Seeverkehr in direkter Konkurrenz zum Landverkehr steht.

ANHANG IV: EIN INTEGRIERTES KONZEPT FÜR DIE KURZSTRECKENSEEVERKEHRSPOLITIK IN EUROPA

Oberstes Ziel: Verbesserung der Effizienz durch modale Integration

Eine auf Dauer tragbare Mobilität erfordert multimodale Verkehrsnetze, in denen die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger so miteinander kombiniert werden, daß die Effizienz erhöht, die Belastung der Umwelt verringert und die vorhandenen Ressourcen optimal genutzt werden können. Der Kurzstreckenseeverkehr trägt bislang noch nicht zum Erreichen dieser Ziele bei.

Die mangelnde Integration in die multimodale Transportkette stellt ein wesentliches Problem des Kurzstreckenseeverkehrs dar. Der Kurzstreckenseeverkehr kann sein volles Potential nur dann entwickeln, wenn er in angemessener Weise in die Transportkette eingegliedert wird. Handel und Industrie verlangen heute Haus-Haus-Dienstleistungen und die "Just-in-time"-Lieferung von Waren und Bauteilen. Ein integriertes multimodales Verkehrssystem, das die Gewähr für regelmäßige und zuverlässige Dienste bietet, kann diese Anforderungen am besten erfüllen.

Gemäß den Ergebnissen der obengenannten Studie ist der potentielle Frachttransfer von anderen Verkehrsträgern ausreichend, um neue Investitionen in den Kurzstreckenseeverkehr in den kommenden Jahren zu rechtfertigen. Die zugunsten dieses Transfers durchgeführten Maßnahmen sollten nach Ansicht der Kommission allerdings nicht zu künstlichen Vorteilen für den Kurzstreckenseeverkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern führen.

Subsidiarität: Eine angemessene Festlegung von Zuständigkeiten

Der Kurzstreckenseeverkehr hat ausgeprägte EU-Merkmale: ein Großteil des Verkehrs in Europa ist zwischenstaatlich, d.h. grenzüberschreitend. Aus diesem Grunde erfordert die deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs innerhalb der Europäischen Union koordinierte Maßnahmen, die über die nationalen Grenzen hinausgehen. So können sich beispielsweise von einzelnen Mitgliedstaaten ergriffene Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz ihrer Häfen als wirkungslos erweisen, wenn diese nicht auf Maßnahmen in anderen Mitgliedstaaten abgestimmt sind, mit denen sie Handel treiben. Der Ausbau des kombinierten Verkehrs, einschließlich eines Seeverkehrszweiges, die Entwicklung elektronischer Datenaustauschnetze (EDI) und die Verbesserung der Rolle des Kurzstreckenseeverkehrs in bezug auf Drittländer machen ebenfalls Maßnahmen durch die Kommission wie auch auf internationaler Ebene erforderlich.

Die Vorschläge in der vorliegenden Mitteilung sind vorwiegend an die Industrie, die Hafenbehörden und die Staats-, Regional- oder Kommunalbehörden der Mitgliedstaaten gerichtet. Ein großer Teil der Impulse für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs muß von der Industrie oder den staatlichen bzw. lokalen Behörden ausgehen. Der Beitrag der Union zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs liegt in der Ausweitung der Bemühungen im Bereich von Forschung und Entwicklung wie auch in der Förderung der Integration, des Marketing und der Geschäftschancen für den Kurzstreckenseeverkehr. In diesem Zusammenhang wird die Kommission auch weiterhin eng mit dem Forum der maritimen Industrien und insbesondere mit dem Panel des Forums für Kurzstreckenseeverkehr zusammenarbeiten. Auf diese Weise können die maritimen Industrien einen effektiven Beitrag zur Vorbereitung der Gemeinschaftspolitik und zur Durchführung des vorgeschlagenen Aktionsprogramms leisten.

A. Verbesserung von Qualität und Effizienz des Kurzstreckenseeverkehrsleistungen

1. Das vierte Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung – Ziele für den Kurzstreckenseeverkehr

Die bisher durchgeführten Forschungs- und Entwicklungsprogramme, wie etwa EURET¹¹, COST¹² und APAS¹³, haben bereits zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs beigetragen. Ein starker Impuls für die Forschung und Entwicklung im Bereich des Seeverkehrs kann vom vierten Rahmenprogramm der Kommission für Forschung und Entwicklung (1994-1998)¹⁴, insbesondere vom spezifischen Verkehrsprogramm¹⁵, wie auch u.a. vom Telematik-Anwendungsprogramm¹⁶ erwartet werden.

¹¹ EURET = European Research and Development Programme for Transport (Spezifisches Programm für Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrswesen), durchgeführt im zweiten Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung.

¹² COST = European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research (Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung).

¹³ Das APAS-Programm wurde im Hinblick auf die Vorbereitung der aus dem vierten Rahmenprogramm unterstützten Verkehrsmaßnahmen eingerichtet. Es ermöglichte der Kommission die an die Seeverkehrsforschung gestellten Anforderungen zu erfüllen, während das Genehmigungsverfahren für die verschiedenen spezifischen Forschungsprogramme lief. Unter APAS wurde 1994 eine Reihe von Studien begonnen, die die Beurteilung der Struktur und der Organisation des Seeverkehrs, die Analyse von Angebot und Nachfrage im Kurzstreckenseeverkehr und die Auswirkungen der sich ändernden Logistik im Seeverkehr zum Gegenstand haben.

¹⁴ Beschluß Nr. 1110/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. April 1994 über das Vierte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration (1994-1998), ABl. Nr. L 126 vom 18.5.1994.

¹⁵ Entscheidung 94/914/EG des Rates vom 15. Dezember 1994 zur Annahme eines spezifischen Programms für Forschung und technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994-1998), ABl. Nr. L 361 vom 31.12.1994.

¹⁶ Entscheidung 94/801/EG des Rates vom 23. November 1994, ABl. Nr. L 334 vom 22.12.1994.

Das Voranschreiten der Forschungsprojekte auf dem Gebiet des Seeverkehrs unter diesem Programm wird zur Entwicklung neuer Schiffstechnologien und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien in Europa beitragen. Für die Verkehrsforschung stehen Haushaltsmittel von insgesamt 240 Mio. ECU zur Verfügung. Etwa 45 Mio. ECU – ein erheblicher Teil dieser Mittel – wurden für das Seeverkehrsprogramm bereitgestellt. Weitere, eher allgemeine Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten werden für die maritimen Industrien ebenfalls von Nutzen sein, wie beispielsweise die Forschung auf den Gebieten Telematik, Kommunikationstechnologien oder Industrie- und Materialtechnologien.

Im Oktober 1993 organisierte die Kommission zusammen mit den maritimen Industrien und den Mitgliedstaaten einen Workshop zum Thema Seeverkehr. Dieser Workshop ermittelte die aussichtsreichsten Bereiche für die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich des Seeverkehrs, die innerhalb des vierten Rahmenprogramms ausgeführt werden sollten. Auch das Forum der maritimen Industrien hat Empfehlungen für Maßnahmen in bezug auf technische Konzepte im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs vorgelegt. Die Forschungsprioritäten der Kommission wurden im wesentlichen auf der Basis dieser Empfehlungen und der Beiträge der Mitgliedstaaten festgelegt.

Die Forschung und Entwicklung im Bereich der schnellen Seeverkehrssysteme und der zugehörigen Technologie, wie etwa schnelle Frachtschiffe, selbstlöschende Massengutfrachter, automatisierte Unitload-Schiffe und See-/Flußschiffe dürften der besseren Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in die multimodalen Transportketten förderlich sein. Weitere Bereiche des Seeverkehrsprogramms, insbesondere die Gebiete der Häfen und der Logistik, werden ebenfalls eine beträchtliche Wirkung auf die künftige Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs haben.

Die Konstruktion der Schiffe kann eine bedeutende Rolle bei der Verbesserung der Effizienz spielen. Auch schnellen Frachtschiffen könnte in bezug auf den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs eine große Bedeutung zukommen, sofern das verfügbare Frachtvolumen und die Zeiteinsparungen ausreichend sind, um derartige Dienstleistungen mit höheren Energie- und sonstigen Kosten zu rechtfertigen. Damit das Potential dieses Schiffstyps jedoch voll ausgeschöpft werden kann, muß die in Häfen verbrachte Zeit reduziert werden.

Technologien wie Frachtinformationssysteme, selbstlöschende Massengutfrachter und automatisierte Unitload-Schiffe können die Effizienz des Kurzstreckenseeverkehrs deutlich steigern. Die erhöhte Automatisierung des Güterumschlags auf Schiffen und zwischen den Schiffen und dem Kai könnte den Umfang der vom Kai benötigten Unterstützung verringern und zur deutlichen Reduzierung der Wartezeiten und Kosten beitragen, insbesondere wenn Schiffe außerhalb der normalen Arbeitszeit ankommen. Auch die vermehrte Nutzung der Selbstbe- und -entladetechnik dürfte die Position kleinerer Häfen stärken, die dann in der Lage sind, ohne umfangreiche Neuinvestitionen mehr Verkehr anzuziehen.

Darüber hinaus zielt das Arbeitsprogramm "Telematikanwendungen im Verkehr" auf die Steigerung der Effizienz des Kurzstreckenseeverkehrs als einer alternativen Verkehrsform ab, und zwar im Hinblick auf die Unterstützung der Integration und Optimierung der Logistikfunktionen innerhalb der Transportkette, die Ausweitung der Dienstleistungen im Bereich des Schiffsverkehrs, den organisierten Austausch von Informationen und die Berücksichtigung der zusätzlichen EDI-Erfordernisse in Verbindung mit der Beförderung von Personen, Fahrzeugen und Frachtgut.

Die Anwendung neuer Schiffstechniken erfordert den Einsatz von qualifizierten Fachkräften in diesem Sektor. Ausbildungsbezogene und kulturelle Unterschiede bewirken eine Lücke zwischen den fachlichen Fertigkeiten und der Nutzung neuer automatisierter Systeme. Zur Lösung dieses Problems bedarf es der Förderung einer Ausbildung mit Multimedia- und Fernschulungstechnologien.

Der auf den Seeverkehr bezogene Teil des vierten Rahmenprogramms sieht auch die Einleitung eines groß angelegten Demonstrationsprojektes für den Kurzstreckenseeverkehr vor, wobei die im Rahmen von EURET, APAS und viertem Rahmenprogramm erzielten Ergebnisse berücksichtigt werden sollen. Vorbereitet wird dieses Projekt von der Kommission und Vertretern der Mitgliedstaaten durch eine konzertierte Aktion im Bereich der Forschung und Entwicklung.

2. Integration in die multimodalen Transportketten

2.1 Pilotaktionen

Ein Großteil der oben beschriebenen FuE-Bemühungen wird der Integration des Kurzstreckenseeverkehrs förderlich sein und ihn schneller und zuverlässiger machen und ihm einen deutlicher auf die Nutzer ausgerichteten Charakter verleihen. Jedoch ist die Kommission der Ansicht, daß neben grundlegenden Forschungsarbeiten, das Lernen aus der praktischen Erprobung der von den neuen Methoden gebotenen Möglichkeiten und die Nutzung neuer Märkte durch Pilotaktionen ein unbedingtes Erfordernis darstellen. Aus diesem Grunde hat die Kommission ein Förderprogramm für Pilotaktionen ins Leben gerufen und beabsichtigt, ihre Förderung auszuweiten.

Zu den bereits laufenden Pilotaktionen gehören u.a. Durchführbarkeitsstudien und die Einrichtung von Projekten im Bereich der Spezialtransporte. Früher geförderte oder zum gegenwärtigen Zeitpunkt geförderte Durchführbarkeitsstudien beziehen sich auf:

- Einrichtung neuer Schifffahrtsverbindungen zwischen Irland und dem europäischen Festland unter Verwendung schnellerer Schiffe;
- ein auf dem Einsatz von automatisierten Unitload-Schiffen basierendes Kurzstreckenseeverkehrssystem, das sich ursprünglich auf Schweden erstreckte,

nun aber auf Finnland, Norwegen, Dänemark, Deutschland, das Vereinigte Königreich, Irland, die Niederlande und Belgien ausgeweitet wird;

- ein auf einer Seeverbindung zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Ostteil Deutschlands basierendes kombiniertes Verkehrssystem;
- Möglichkeit eines neuen Ro-Ro-Dienstes zwischen Belgien und Nordportugal.
- Möglichkeit eines neuen Ro-Ro-Dienstes entlang der Westküste Spaniens, der Südküste Frankreichs und der Nordwestküste Italiens.

Die Kommission beabsichtigt, weitere Finanzmittel zu beantragen, damit sie die Förderung insbesondere in folgenden Bereichen noch ausweiten kann:

- die Benennung potentiell wirtschaftlich lebensfähiger Kurzstreckenseeverkehrslinien und -märkte, Durchführbarkeitsstudien über bestimmte Pilotstrecken und, wo angebracht und unbedingt erforderlich, die Durchführung der Anlaufphase von Pilotaktionen;
- auf die Verbesserung der Qualität des multimodalen Kurzstreckenseeverkehrsdienstes ausgerichtete Studien und innovative Aktionen;
- Förderung des Know-how-Transfers zwischen Häfen der Union mit gewissen Erfahrungen und Sachkenntnissen in bezug auf die Abwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs und anderen Häfen, die von dieser Verkehrsform potentiell genutzt werden könnten;
- Unterstützung bei der Realisierung von EDI-Systemen in Häfen;
- Förderung der Zusammenarbeit zwischen kleinen und mittleren Kurzstreckenschiffahrtsgesellschaften sowie zwischen diesen und anderen Anbietern in der Haus-Haus-Kette, insbesondere durch Joint Ventures, die unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen der EU gegründet werden.

Finanzhilfen werden in Form von Finanzierungsbeteiligungen bereitgestellt. Die wichtigste Voraussetzung, die von den Vorhaben zu erfüllen ist, ist die Darlegung ihres potentiellen Beitrags zur Verlagerung gegenwärtiger und zukünftiger Warenströme von landgebundenen Verkehrsträgern, im wesentlichen der Straße, auf das Meer zu handelsüblichen Bedingungen. Die Finanzierungsbeteiligungen an Pilotaktionen sollten keinen wirklich negativen Einfluß auf den Wettbewerb zwischen Transportunternehmen oder Häfen haben oder den Wettbewerb mit landgebundenen Verkehrsträgern verfälschen.

2.2 *Das MARIS-Projekt*

Die von der Kommission organisierte G7¹⁷-Ministerkonferenz über die Informationsgesellschaft am 25./26. Februar 1995 in Brüssel genehmigte elf Pilotaktionen zum Ausbau der Informationsgesellschaft in verschiedenen Sektoren.

Bei einem dieser Vorhaben handelt es sich um MARIS (Maritime Informationsgesellschaft). Ziel von MARIS ist die Integration und Ausweitung von Umweltschutz und Wettbewerbsfähigkeit für alle Aktivitäten im Bereich der Schifffahrt durch Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien, einschließlich Anwendungen auf dem Gebiet der Sicherheit und der Umwelt, intelligenten Fertigungsverfahren und Logistiknetzen. Grundsätzlich wird MARIS eine Basis für die Neuentwicklung von Produktions- und Logistikprozessen im Bereich der Schifffahrt schaffen. MARIS umfaßt die folgenden vier Einzelprojekte:

- SAFEMAR – Sicherheit und Umwelt in der Schifffahrt;
- MARTRANS – Logistik;
- MARVEL – industrielle Fertigung;
- MARSOURCE – Meeresressourcen

Insbesondere das MARTRANS-Projekt wird sich positiv auf den Kurzstreckenseeverkehr auswirken. Ziel dieses Projektes ist der Aufbau eines hafenbezogenen Logistikinformationsnetzes, von dem Echtzeitinformationen über Frachten und Spediteure bereitgestellt werden. Erreicht werden soll dies durch die Zusammenschaltung bereits vorhandener Hafenkommunikationssysteme sowohl in den G7-Staaten als auch in der Europäischen Union und durch Förderung der Realisierung dieser Systeme in kleinen und mittleren Häfen. Auf diese Weise können Schiffe und Frachten optimaler aufeinander abgestimmt werden. Es wird davon ausgegangen, daß MARTRANS durch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen einen Beitrag zur Verwirklichung eines wettbewerbsfähigen, zuverlässigen, hochwertigen und kosteneffizienten Verkehrswesens leistet.

2.3 *Kombinierter Verkehr*

Die Kommission ist der Ansicht, daß der Kurzstreckenseeverkehr zu einer vollständig integrierten Verkehrsform und einer wettbewerbsfähigen Alternative ausgeweitet werden sollte. Seine Funktion sollte nicht auf die Bereitstellung notwendiger und unvermeidlicher Meeresüberquerungen sowie von Verbindungen zu den Randgebieten beschränkt werden. Die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs sollte bei künftigen Maßnahmen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union zum kombinierten Verkehr einen größeren Raum einnehmen. Das traditionelle Konzept des kombinierten Verkehrs, das vor mehr

¹⁷ Gruppe der sieben am stärksten industrialisierten Länder der Welt (Frankreich, Deutschland, Italien, Vereinigtes Königreich, Kanada, Vereinigte Staaten und Japan).

als zwanzig Jahren unter der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70¹⁸ entwickelt wurde, betraf nur Kombinationen von Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Dem Vorschlag der Kommission folgend faßte der Rat 1993 einen Beschluß zur Schaffung des transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr¹⁹.

Dieses Netz umfaßt Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverbindungen sowie alle Umschlagseinrichtungen zwischen Straße, Schiene, Binnenschiffahrtswegen und Meer. Mit diesem Netz soll die Infrastruktur festgelegt werden, die das kombinierte Verkehrsnetz umfaßt, wie etwa die Hafeninfrastruktur. Diese Maßnahme stellte einen bedeutenden Schritt zur Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in die kombinierten Transportketten dar.

Im Rahmen des 1992 ins Leben gerufenen PACT-Programms (Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr)²⁰ kann die Kommission finanzielle Unterstützung für Pilotaktionen im Bereich des kombinierten Verkehrs gewähren. Dieses Programm konzentriert sich im wesentlichen auf den Straßen-, den Schienen- und den Binnenschiffsverkehr. Wenn jedoch eine Meeresüberquerung für eine bestimmte Region der Union die einzige Möglichkeit des Zugangs zum Gebiet der Union darstellt, kann sich das Programm auch auf Schifffahrtslinien erstrecken.

Ein Beispiel für eine von PACT geförderte Aktion im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs ist das Projekt für einen kombinierten Verkehrskorridor von Süddeutschland nach Patras in Griechenland. Dieses Vorhaben umfaßt eine Seeroute zwischen Brindisi in Italien und Patras und ist auf die Optimierung der Gesamtqualität und der Kostenreduzierung des kombinierten Verkehrs auf dieser Route ausgerichtet.

PACT beinhaltet derzeit drei weitere Projekte mit einer Seeverbindung:

- Korridor zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und Frankreich, über die Irische See und durch den Kanaltunnel;
- Korridor von Norwegen/Schweden nach Dänemark und Deutschland;

18 Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 26. Juni 1970 über die Gewährung von Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, ABI. Nr. L 130 vom 15.6.1970.

19 Entscheidung 93/628/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr, ABI., Nr. L 305 vom 10.12.1993.

20 Beschluß 93/45/EWG der Kommission vom 22. Dezember 1992 über die Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs, ABI. Nr. L 16 vom 25.1.1993.

Seekorridor vom Vereinigten Königreich nach Deutschland und weiter auf der Schiene nach Deutschland hinein (die Ostsee-Alternativroute)²¹.

2.4 See-/Flußverkehr

Bei See-/Flußschiffen handelt es sich um seetüchtige Schiffe, die aufgrund ihrer konstruktionstechnischen Merkmale auch auf Binnenschiffahrtswegen fahren können. Sie erweitern den Bereich der Küstenschiffahrt erheblich und ermöglichen einer Reihe von im Hinterland angesiedelten Industriegebieten den direkten Zugang zum Seeverkehr. Weil der Umschlag in Seehäfen entfällt, erzielen diese Schiffe Kosten- und Zeiteinsparungen. Darüber hinaus können weitere Einsparungen realisiert werden, weil die Ladekosten in Binnenhäfen in aller Regel niedriger sind.

Die Ausweitung des See-/Flußverkehrs gestattet es dem Kurzstreckenseeverkehr, tiefer in die Mitgliedstaaten einzudringen. Ferner wird durch diesen Ausbau die im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs zurückgelegte Strecke verlängert und die Existenzfähigkeit seiner Dienste verbessert.

Die Kommission hat eine Studie zur Untersuchung der Marktstruktur des See-/Flußverkehrs auf den wichtigsten europäischen Binnenschiffahrtswegen initiiert. Ergeben hat sich dabei, daß sich das jährliche See-/Flußverkehrsvolumen in den Ländern der EU und der EFTA auf etwa 15 Mio. Tonnen beläuft. Zwischen 1982 und 1992 hat sich das Gesamtvolumen um 25 % erhöht.

Der Studie zufolge können sich im Vergleich zur Nutzung der Kombination aus Kurzstrecken- und Binnenschiffahrt durch die Verwendung von See-/Flußschiffen für den Transport von Massen- und Stückgutfrachten auf bestimmten Strecken Kosteneinsparungen in Höhe von 10 bis 20 % der gesamten Transportkosten ergeben. Auf bestimmten Strecken ist der See-/Flußtransport von Containern um 5 bis 10 % billiger als der kombinierte Einsatz von Küstenschiffen oder Lkw. Bei Gütern, die derzeit zwischen Lyon und Rom auf der Straße transportiert werden, würde die Nutzung der See-/Fluß-Alternative somit die Transportkosten um über 30 % verringern, wenngleich die Transitzeit um einige Tage länger wäre. Diese Alternative wäre auch billiger als die Straße-/See-Strecke über einen Hafen wie etwa Marseilles.

Die Erfordernisse des See-/Flußverkehrs im Bereich der Forschung und Entwicklung werden im wesentlichen im verkehrsspezifischen Teil des vierten Rahmenprogramms beschrieben.

²¹ Ein weiterer Teil dieses Vorhabens wird im Rahmen einer Pilotaktion zum Kurzstreckenseeverkehr gefördert; siehe A.2.1.

Wenn untersucht wird, welchen Beitrag die Verkehrssysteme zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität leisten können, ist der Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen. Dieser Frage widmet sich das spezifische Umwelt und Klimaprogramm.

2.5 Integrierte Managementsysteme

Da ein entscheidendes Problem des Kurzstreckenseeverkehrs in seiner mangelnden Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern besteht, müssen Hafen und Schiffsbetreiber in die Transportkette ihrer Kunden und den zugehörigen Informationsfluß integriert werden.

Für künftige Anwendungen der innovativen Telematik mit dem Ziel, durch den Einsatz integrierter Managementsysteme die Erträge zu steigern, die Gesamtqualität des Produkts zu verbessern und den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, sind im wesentlichen zwei potentielle Bereiche zu nennen:

- kooperatives Management des Güterflusses (z.B. gemeinsames Orten und Verfolgen von Ladungen) und
- kooperatives Management des Einsatzes von Ressourcen (z.B. von Schiffen, Umschlag-ausrüstung, Lagern oder Personal).

Die von der Kommission in diesem Bereich ergriffenen Maßnahmen werden sich auf die Koordinierung und Beteiligung an Forschungsprojekten, technologischen Entwicklungsmaßnahmen und Demonstrationen zur Definition von Systemen erstrecken, die im wesentlichen die folgenden Gebiete betreffen:

- Aufbau eines offenen Verkehrsinformationsnetzes, das kleinen und mittleren Unternehmen und Häfen die Möglichkeit eröffnet, sich an verkehrs- und Logistik-Informationsnetzen zu beteiligen;
- kooperatives Management des Güterflusses (z.B. gemeinsames Orten und Verfolgen von Ladungen);
- kooperatives Management des Einsatzes von Ressourcen (z.B. von Schiffen, Umschlag-ausrüstung, Lager oder Personal);
- Mensch-System-Schnittstellen, einschließlich der Multimediakommunikation zur Unterstützung des Kooperationsdialoges.

2.6 Elektronischer Datenaustausch (EDI)

Die traditionellen Dokumentationssysteme sind schwerfällig, stehen der effizienten Aufgabenbewältigung im Wege, erhöhen die potentielle Fehlerhäufigkeit und sind mit hohen Verwaltungskosten verbunden. Dem Elektronischen Datenaustausch (EDI) kommt in Verbindung mit abgestimmten und harmonisierten Verfahren bei der Verbesserung dieser Situation große Bedeutung zu. Wie bereits weiter oben angesprochen, verbessert EDI den reibungslosen Güterfluß, fördert die Effizienz, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs und optimiert dessen Schnittstellen zu den übrigen Verkehrsträgern.

EDI kann sein ganzes Potential nur dann entwickeln, wenn alle Beteiligten (Verlader, Hafenbehörden, Stauer, Reeder usw.) am Datenaustausch teilnehmen und die Häfen miteinander vernetzt werden. Wenngleich die Installation und die Nutzung von EDI sowohl dem Kurzstreckenseeverkehr als auch der Hochseeschifffahrt zugute kommen wird, ist der Zugang zu Echtzeitinformationen im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs doch von grundlegenderer Bedeutung. Weil in diesem Sektor die Schiffs-/Fracht-Transitzeiten erheblich kürzer sind, werden auch höhere Anforderungen in bezug auf einen schnellen Datenfluß gestellt.

Allerdings ist der Einsatz von EDI bei den maritimen Industrien bislang noch nicht in ausreichendem Maße verbreitet. Für die Ausweitung der Nutzung von EDI in ganz Europa, ja, in der ganzen Welt, ist die Einhaltung allgemeingültiger Normen erforderlich. In diesem Zusammenhang ist die Arbeit des UN/EDIFACT²²-Ausschusses zu erwähnen. Die EDIFACT-Regeln umfassen eine Reihe international gültiger Normen für den elektronischen Austausch strukturierter Daten, insbesondere zum Waren- und Dienstleistungsverkehr. Die Entwicklung neuer EDIFACT-Nachrichten ist jedoch ein langwieriger und aufwendiger Prozeß, der sich im Durchschnitt über drei Jahre erstreckt.

Die Kommission wird im Bereich von EDI folgende Maßnahmen durchführen:

- Die Kommission wird Anforderungen im Hinblick auf den Informationsaustausch in ihre Vorschläge für Rechtsvorschriften der Union auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr einarbeiten, insbesondere wenn die Rechtsakte die Beförderung von Gefahrgütern und umweltschädlichen Stoffen betreffen. Dies wird die Weiterentwicklung von EDI fördern.
- Initiativen mit dem Ziel, die maritimen Industrien vom Nutzen von EDI zu überzeugen, werden von der Kommission finanziell unterstützt.

²² EDIFACT = Electronic Data Interchange for Administrations, Commerce and Trade (Elektronischer Datenaustausch für Industrie, Handel und Transport)

- Die Kommission wäre bereit, eine Initiative zur Einsetzung einer aus EDI-Fachleuten bestehenden Projektgruppe zu unterstützen, die kleinen Häfen und Unternehmen in technischen Fragen beratend zur Seite stehen würde. Diese Dienstleistung sollte kostenlos sein, da die beteiligten Fachleute von Unternehmen und Gesellschaften unterstützt würden, die an der Verbreitung von EDI interessiert sind.
- Die Einrichtung einer EDI-Informationsdatenbank wird von der Kommission unterstützt. Diese Datenbank wird Informationen über alle in den Häfen verfügbaren EDI-Dienste enthalten und regelmäßig aktualisiert werden.

3. Administrativer Rahmen und Fördermaßnahmen

3.1 *Liberalisierung der Seekabotage eröffnet neue Marktchancen*

Ein großer Teil der in den Häfen der Europäischen Union umgeschlagenen Ladungen überschreitet die Landesgrenzen nicht. In Mitgliedstaaten mit einer langen Küstenlinie spielt die Seekabotage eine gewichtige Rolle, insbesondere im Massengutverkehr. Dies ist beispielsweise in Spanien und Italien der Fall, wo über 30 bzw. 20% des Binnenverkehrs zur See abgewickelt wird. Der entsprechende Wert für Großbritannien liegt ebenfalls über 20%.

Wie bereits weiter oben erwähnt, besteht ein Nachteil des Kurzstreckenseeverkehrs im unausgewogenen Handelsgleichgewicht und der mangelnden Flexibilität des Kurzstreckenseeverkehrs. Den nachteiligen Auswirkungen dieser Unpaarigkeit des Verkehrs auf die Auslastung der Kapazitäten kann bis zu einem gewissen Grad durch die uneingeschränkte Liberalisierung der Kabotage begegnet werden. Auf diese Weise läßt sich die Zahl der leeren Schiffe auf den Meeren vermindern. Durch größere Auslastung der Ladekapazität eines Schiffes werden darüber hinaus die Transportgesamtkosten für den Nutzer gesenkt. Die Liberalisierung der Kabotage dürfte ferner die Reeder dazu veranlassen, neue Dienstleistungen anzubieten und so zur Ausweitung des Seekabotagemarktes beizutragen.

Die Liberalisierung der Seekabotage verbessert die Qualität der Dienstleistungen, senkt die Kosten zugunsten des Nutzers und fördert die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs der Mitgliedstaaten. Außerdem gibt die Öffnung nationaler Märkte den Transportunternehmen die Möglichkeit, ihr Dienstleistungsangebot innerhalb der Union effizienter zu organisieren. Die Liberalisierung der Seekabotage schafft nicht nur neue Marktchancen; sie trägt darüber hinaus dazu bei, das Problem der unausgewogenen Handelsströme in der Weise anzugehen, daß dem Kurzstreckenseeverkehr die Möglichkeit zur Aufnahme von Fracht zwischen zwei nationalen Häfen gegeben wird.

Seit dem 1. Januar 1993 wird in der Union der Grundsatz der freien Seekabotage angewandt. Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92²³ des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) werden rechtliche Beschränkungen beseitigt, die den freien Wettbewerb der Schifffahrt in den Mitgliedstaaten behinderten. Für bestimmte Bereiche des Kabotagehandels, insbesondere die Inselkabotage in den fünf südlichen Mitgliedstaaten wurden befristete Sonderregelungen bewilligt. Diese Sonderregelungen sollten genügend Zeit für eine allmähliche Übernahme der Liberalisierung lassen. Der Effekt der Liberalisierung der Kabotage wird somit erst nach Auslaufen aller Sonderregelungen voll zum Tragen kommen. In Kürze wird die Kommission dem Ministerrat ihren ersten Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vorlegen.

3.2 *Aufbesserung des Image des Kurzstreckenseeverkehrs*

Das Image des Kurzstreckenseeverkehrs bedarf einer Aufbesserung, und die Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs müßte durch eine bessere Vermarktung seiner Dienstleistungen deutlicher herausgestellt werden.

Die Häfen und die Schifffahrtsgesellschaften müßten aktuelle Informationen über Dienstleistungen, Linien und Schiffsagenturen, Frachtarten und Anlaufhäfen regelmäßig für weite Kreise verfügbar machen. Die Kommission wird Initiativen fördern, die darauf abzielen, diese Daten den potentiellen Nutzern über EDI-Systeme zur Verfügung zu stellen, und Informationssysteme zur Unterstützung des integrierten Managements einrichten.

Die Förderung der Wettbewerbsvorteile des Kurzstreckenseeverkehrs basiert auf der Zusammenarbeit zwischen Verladern, Reedern, Hafenbehörden, sonstigen Dienstleistern, Regierungen und der Kommission. So könnten insbesondere die weiter unten²⁴ angesprochenen Runden Tische der Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten förderlich sein und zur Verbesserung der Vermarktung der Dienstleistungen im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs beitragen.

Im Rahmen der europäischen TRAINMAR-Zentren der UNCTAD werden Schulungskurse zum Thema Kurzstreckenseeverkehr angeboten, die die Vermarktung und Förderung der positiven Merkmale und des Potentials des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa zum Ziel haben. Zu den Teilnehmern dieser Kurse gehören Führungskräfte kleiner und mittlerer Unternehmen in den Bereichen Verkehrswesen und multimodale Verkehrsabwicklung sowie Verlager und Spediteure. Die Kommission ist an diesem Programm beteiligt und beabsichtigt, ihre Maßnahmen auf diesem Gebiet auszuweiten.

²³ ABl. Nr. L 364 vom 12. 12. 1992, S. 7.

²⁴ Siehe B.5.

3.3 *Administrative Hemmnisse*

a. *Dokumentenbezogene Anforderungen und Verfahren*

Dokumentenbezogene Anforderungen und Verfahren, insbesondere in Häfen, stellen nach wie vor beträchtliche Hindernisse für die reibungslose Beförderung von Ladungen im Seeverkehr dar.

Im Handel innerhalb der Union sollten die dokumentenbezogenen Anforderungen und Verfahren in Verbindung mit dem Frachtgut und den Verkehrsträger auf das notwendige Minimum reduziert und innerhalb der ganzen Union und für alle Verkehrsträger weitestgehend vereinheitlicht werden.

Aufgrund fortdauernder Bemühungen um Handelserleichterungen hat die Kommission bereits Bestimmungen zur Vereinfachung der Zollanforderungen durch die Verwendung kommerzieller Dokumente, insbesondere des Ladungsmanifests, eingeführt. Erreicht werden soll hierdurch die Verringerung der Handelsauflagen auf ein Mindestmaß, bei gleichzeitiger Beibehaltung der erforderlichen Kontrollmaßnahmen. Im Rahmen des Zoll- und Transitausschusses der Mitgliedstaaten wurde eine Ad-hoc-Gruppe für Fragen zum Seeverkehr eingerichtet. Diese Gruppe wird sich mit spezifischen Problemen befassen, die sich im Zusammenhang mit den Dokumenten und Verfahren des Seeverkehrs ergeben.

Die Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten darüber hinaus folgendes:

- Berücksichtigung der von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation verabschiedeten Vereinfachungskonvention, was die Dokumente, die Formate und die Standarderklärung bezüglich der Sicherheitszeugnisse des Schiffes betrifft.
- Gleichwertigkeit von Standards und Kontrollen für Gefahrgüter für alle Verkehrsträger in allen Mitgliedstaaten, soweit sie dafür zuständig sind.

b. *Veterinärkontrollen*

Probleme mit dem derzeitigen Veterinäruntersuchungssystem beim Umschlag in einem Unionshafen scheinen einen nachteiligen Effekt auf die Beförderung von Gütern tierischen Ursprungs zu haben.

Die Kommission hat bereits Schritte unternommen, um die Situation in bezug auf den Ort der Überprüfung zu verbessern. Im Rahmen der Übergangsmaßnahmen²⁵ über Veterinärkontrollen wurde vorgesehen, daß im Falle der Umladung in einem Hafen die physischen und die Nämlichkeitsuntersuchungen im Endbestimmungshafen durchzuführen sind, wenngleich eine dokumentenbezogene Kontrolle nach wie vor im Ausgangshafen vorzunehmen ist. Es wird beabsichtigt, diese Maßnahmen bis Ende Januar 1996 beizubehalten. Die Kommission traf ferner eine Entscheidung über die verminderte Häufigkeit von physischen Untersuchungen harmonisierter Erzeugnisse, die aus Drittländern eingeführt werden.²⁶ Diese Entscheidung dürfte prinzipiell im Februar 1996 in Kraft treten. In dieser Entscheidung ist der Umfang der von Mitgliedstaaten durchzuführenden Untersuchung der verschiedenen Erzeugnisse tierischen Ursprungs festgelegt. Allerdings ist noch eine weitergehende Harmonisierung der Einfuhrbedingungen erforderlich, die in Kürze auch vorgeschlagen werden wird.

Mit dem Ziel, ein definitives Kontrollsystem einzuführen, das die Untersuchungen so weit wie möglich auf den Endbestimmungshafen beschränkt, beabsichtigt die Kommission, in der nahen Zukunft eine Änderung der Richtlinie (EWG) 90/675 vorzuschlagen. Jedoch soll nach wie vor die Möglichkeit gegeben sein, dokumentenbezogene Kontrollen in der Grenzinspektionsstelle durchzuführen, wenn die zuständige Behörde dies wünscht.

3.4 Statistische Daten

Die sich aus der unzureichenden Zuverlässigkeit und Vereinbarkeit der verfügbaren statistischen Daten über den Güterverkehr einschließlich des Seeverkehrs ergebenden Probleme wurden bereits weiter oben beschrieben.

Im Jahre 1994 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Verbesserung der statistischen Seeverkehrsdaten²⁷ vor.

Die Verabschiedung der Richtlinie wird das Spektrum der Informationen über den Güter- und Personenverkehr von und nach EU-Häfen und über die dafür eingesetzten Schiffe erweitern. Zu den über die Güter vorzulegenden Daten werden insbesondere die folgenden gehören: Volumen, Art der Fracht, Ausgangs- und Bestimmungshafen, Nationalität des Verkehrsträgers und Informationen über die eingesetzten Schiffe. Die

²⁵ Entscheidung 92/571/EWG der Kommission, a.a.O., zuletzt geändert durch die Entscheidung 94/659/EG, ABl. Nr. L 256 vom 4.10.1994.

²⁶ Entscheidung 94/360/EG der Kommission vom 20. Mai 1994 betreffend die Verringerung der Kontrollhäufigkeit bei bestimmten Erzeugnissendungen aus Drittländern gemäß der Richtlinie 90/675/EWG des Rates, ABl. Nr. L 158 vom 25.6.1994.

²⁷ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs, KOM(94) 275 endg. und ABl. Nr. C 214 vom 4.8.1994.

Durchführung auf Unionsebene wird sicherstellen, daß die Daten miteinander vereinbar, umfassend, widerspruchsfrei und regelmäßig verfügbar sein werden.

Diese Richtlinie bezieht sich auf den Seeverkehr im allgemeinen und nicht speziell auf den Kurzstreckenseeverkehr. Die Struktur der Richtlinie wird aber auch die Einholung der erforderlichen Daten über den Kurzstreckenseeverkehr gestatten.

Weitere Maßnahmen seitens der Kommission in bezug auf die Vorlage von Daten sind:

- die unlängst eingeleitete Studie - im Vorfeld der Verabschiedung und Durchführung der Richtlinie - über den Seeverkehr inner- und außerhalb der Union. Die Studie wird, wenn die vorhandenen Daten ausreichend sind, u.ä. Schätzungen über die Seehandelsströme zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen der Union und Drittländern in bezug auf Volumen und Wert wie auch über den jeweiligen Ursprung und Bestimmungsort vornehmen. Diese Handelsströme werden darüber hinaus nach Nationalität des Verkehrsträgers, Reeder und nach Flagge aufgeschlüsselt, damit die relevanten Trends ermittelt werden können;
- die Initiierung bzw. Mitfinanzierung von Studien, die darauf abzielen, im Hinblick auf die Verlagerung vom landgebundenen zum Seeverkehr potentielle Märkte anhand von Handelsströmen zu ermitteln.

B. Verbesserung von Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen

Maßnahmen zur Verbesserung des Kurzstreckenseeverkehrs müssen mit Maßnahmen zur Verbesserung der Hafeneffizienz Hand in Hand gehen, damit die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs maßgeblich gesteigert werden kann. Die Häfen stellen das wesentliche Bindeglied zwischen See- und Landverkehr dar. Nur wenn die Häfen als integraler Bestandteil der Transportkette effizient arbeiten, können alle Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs realisiert werden.

Die Häfen müssen daher folgendes bereitstellen können:

- eine effiziente, bedarfsorientierte Infrastruktur, die die verschiedenen Verkehrsträger in angemessener Weise miteinander verknüpft;
- Dienstleistungen und Ausrüstungen für den reibungslosen Umschlag der Güter zwischen den Verkehrsträgern;
- verwaltungstechnische und arbeitsrechtliche Strukturen, die die Optimierung der potentiellen Erträge der vorgenommenen Investitionen gewähren, und
- Strukturen, unter denen die Verkehrsträger offene und wettbewerbsfähige Dienstleistungen bereitstellen.

Was die hafenbezogenen Probleme betrifft, so denkt die Kommission an ein globales Konzept, das auf den folgenden Elementen beruht:

- Verbesserung der Infrastruktur im Kontext des Planes über das transeuropäische Verkehrsnetz sowie des Regional- und des Kohäsionsfonds;
- Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für Häfen, auch auf die Steigerung der Hafeneffizienz und die Verkürzung der Wartezeiten ausgerichtet;
- Erhöhung der Transparenz in Häfen in bezug auf Tarife und staatliche Beihilfen;
- Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf Häfen (Monopole, mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung, restriktive Praktiken in Häfen);
- Ausweitung des Dialogs zwischen allen Beteiligten, um potentielle Probleme pragmatisch zu lösen;
- Optimierung der Informationsinfrastruktur im Kontext der Informationsgesellschaftsinitiative und des transeuropäischen Telekommunikationsnetzes.

1. Häfen und die transeuropäischen Verkehrsnetze

1.1 Der Plan zum transeuropäischen Verkehrsnetz

Gemeinschaftsleitlinien für die Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden dem Rat und dem Europäischen Parlament bereits von der Kommission vorgeschlagen²⁸. Dieser Vorschlag sieht den schrittweisen Aufbau eines einzigen multimodalen Netzes im gesamten Bereich der Union bis zum Jahr 2010 vor.

Das Netz umfaßt Infrastrukturen für den Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs- und den kombinierten Verkehr, Hafen- und Flughafeninfrastrukturen sowie die zugehörigen Management- und Kontrollsysteme. In bezug auf den Seeverkehr enthält der Vorschlag der Kommission Bestimmungen über ein Seeverkehrsmanagement- und -informationssystem für europäische Gewässer. Der Vorschlag der Kommission hat die Verbesserung der Effizienz und der Sicherheit im Seeverkehr wie auch den Schutz der Umwelt zum Ziel. Er umfaßt die Entwicklung der VTMS²⁹- und der SAR³⁰-Infrastruktur, der Funknavigationsinfrastrukturen für die Ortung von Schiffen und Informationssysteme über die Bewegung von Schiffen in Gewässern der Union. Die zugehörigen Telematik-Anwendungen und -Infrastruktur werden im Rahmen der gemäß dem transeuropäischen Telekommunikationsnetz geplanten Maßnahmen bereitgestellt. Gemäß dem Vorschlag soll das Netz auch auf Drittländer in Mittel- und Osteuropa, des Mittelmeerraumes und die NUS (Neue Unabhängige Staaten) ausgedehnt werden.

Der Vorschlag der Kommission sieht dagegen kein festgelegtes Hafennetz von gemeinsamem Interesse vor. Die Mitgliedstaaten sind zu Recht der Ansicht, daß netzbezogene Maßnahmen jene Häfen benachteiligen können, die diesem Netz nicht angehören. Außerdem ist der Seeverkehr nicht auf starre Infrastrukturvorgaben angewiesen. Vielmehr zielt der Vorschlag auf Projekte zur Hafen- und hafenbezogenen Infrastruktur von gemeinsamem Interesse ab. Der Vorschlag will sich nicht auf die Häfen beschränken, die direkt an die landgestützten Elemente des Netzes angebunden sind. Prinzipiell können diese Projekte in einer bedeutend größeren Palette von Häfen in der Union zum Tragen kommen, sowohl See- als auch See-/Flußhäfen. Es sollte beachtet werden, daß es sich bei mindestens 15 bis 20 der Binnenhäfen in der Union auch um See-/Flußhäfen handelt. Die Entwicklung dieser Häfen kann zur Förderung der auf Dauer tragbaren Mobilität beitragen und verdient daher größere Beachtung in der Verkehrspolitik.

²⁸ Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes KOM(94)106 endg. vom 7. April 1994. Dieser Vorschlag wurde am 22. Februar 1995 geändert (KOM(95)48 endg.).

²⁹ Vessel Traffic Management and Information Systems (Management- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr)

³⁰ Search and Rescue at Sea (Seenotrettungswesen)

Gemäß dem Vorschlag müssen Hafenprojekte von gemeinsamem Interesse mit einer Reihe von allgemeinen Grundsätzen, die für alle Verkehrsträger gelten, und einer Reihe von spezifischen Bedingungen, die nur für Häfen Gültigkeit haben, in Einklang stehen. Die besonderen Ziele und Bedingungen erfordern, daß die Projekte entweder das Wachstum des Handels in der Union ermöglichen, den Grundsatz der auf Dauer tragbaren Mobilität unterstützen, insbesondere durch Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, oder die Zugangsmöglichkeiten verbessern und den Zusammenhalt festigen. Eine wichtige Bedingung besteht darin, daß die Projekte sich in einer Analyse der (sozialen) Kosten und Nutzen als wirtschaftlich lebensfähig erweisen. Dies ist sowohl im Hinblick auf die Messung der Effizienz der vorgeschlagenen Projekte als auch auf die Vermeidung der Verzerrung des Wettbewerbs zwischen einzelnen Häfen wichtig.

Des weiteren verlangt der Vorschlag von der Kommission die nähere Beschreibung der Projekte sowie weiterer allgemeiner Maßnahmen; hierbei wird sie von den Mitgliedstaaten im Verkehrsinfrastrukturausschuß unterstützt. Als Hilfe für diesen Ausschuß wird die Kommission einen Bericht erstellen, in dem nicht nur Projekte und weitere allgemeine Maßnahmen vorgeschlagen werden, sondern auch der Kontext erläutert wird, in dem sich diese Vorschläge bewegen. Dieser Bericht wird in Zusammenarbeit mit der Gruppe der Mitgliedstaaten für Häfen und Seeverkehr³¹ ausgearbeitet, die zur eingehenden Erörterung der Fragen eine Reihe von Regionalgruppen³² eingesetzt hat.

Durch die Aufnahme einer Bestimmung für Projekte im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs und der Hafeninfrastruktur in den neuen Anhang III über vorrangige Projekte von gemeinsamem Interesse hebt der überarbeitete Kommissionsvorschlag vom Februar 1995 die Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs deutlicher hervor.

Mit der Ausführung dieser Projekte und der Verbesserung der Effizienz des Verkehrsflusses durch die Häfen dürfte der Kurzstreckenseeverkehr in die Lage versetzt werden, eine stärkere Konkurrenzstellung gegenüber dem landgebundenen Verkehr einzunehmen.

Für die von den Mitgliedstaaten finanzierten und in den Leitlinien der Union benannten Projekte von gemeinsamem Interesse stehen Gemeinschaftsmittel aus der TEN-Haushaltslinie zur Verfügung. Ein Vorschlag der Kommission für eine Ratsverordnung, in der allgemeine Regeln für die Gewährung von Finanzhilfen durch die Union im Bereich des transeuropäischen Netzes³³ festgelegt sind, wird derzeit im Rat und im Europäischen Parlament diskutiert. Eine Förderung von Hafen- und hafenbezogenen

³¹ Diese Gruppe wurde von der Kommission eingesetzt und tagt unter dem Vorsitz der Kommissionsdienststellen. An ihr sind Vertreter der Mitgliedstaaten, Beobachterländer wie etwa Norwegen sowie Hafen- und Schifffahrtsexperten beteiligt.

³² Regionale Hafenarbeitsgruppen wurden für die Bereiche Nordsee, Atlantik, Ostsee und Mittelmeer eingesetzt. An den Sitzungen der Ostsee- und der Mittelmeergruppe nehmen auch Vertreter aus angrenzenden Drittländern teil.

³³ KOM(94) 62 vom 2. März 1994.

Projekten ist auch möglich durch den Europäischen Regionalentwicklungsfonds und den Kohäsionsfonds nach den für diese Fonds geltenden Regeln.

Prinzipiell können See-/Flußhafenprojekte von gemeinsamem Interesse auch für eine finanzielle Förderung durch die Union im Rahmen des Planes für das transeuropäische Verkehrsnetz in Frage kommen.

Aufgrund der Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen Häfen wird die Finanzhilfe durch die Europäische Union so begrenzt sein, daß es zu keiner ungebührlichen Verzerrung des Wettbewerbs kommt. Schließlich ist es noch wichtig, daß vorhandene Infrastrukturkapazitäten so effizient wie möglich genutzt werden, ehe neue Infrastrukturprojekte in Angriff genommen werden.

2. Verbesserung der Transparenz

2.1 Transparenz der Hafengebühren

Die Transparenz der Hafengebühren ist von direktem Belang für die Hafenbenutzer, die ein natürliches Interesse daran haben, zu erfahren, auf welcher Basis die Gebühren für die verschiedenen Dienstleistungen berechnet werden, damit sie gezielt zwischen den angebotenen Dienstleistungen auswählen können.

Für den Kurzstreckenseeverkehr sind die Lotsengebühren häufig ein gewichtigerer Kostenfaktor als für die Hochseeschifffahrt. Kurzstreckenschiffe haben jedoch weniger Tiefgang als Hochseeschiffe, und ihre Kapitäne laufen häufiger dieselben Häfen an und sind folglich in vielen Fällen mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut. Daher wird den Mitgliedstaaten vorgeschlagen, eine Überarbeitung der Gebührenordnungen für die Lotsendienste für Kurzstreckenschiffe in Betracht zu ziehen. Hinsichtlich des See-/Flußverkehrs sollten die Mitgliedstaaten, wo dies möglich ist, See-/Flußschiffe in Häfen und Seezubringerkanälen von den Lotsengebühren befreien, wenn auch die Binnenschifffahrt von diesen Gebühren befreit ist.

Die Kommission empfiehlt ferner, daß die Hafenbehörden sicherstellen, daß nur die tatsächlich verlangten und erbrachten Dienstleistungen berechnet werden. In diesem Zusammenhang sollten die Häfen ein "Mitbenutzen-Mitbezahlen-Konzept" bei eindeutiger Benennung aller Tarife verfolgen. Die Kalkulationsgrundlagen müssen klar sein, damit die Schifffahrtsgesellschaften die voraussichtliche Höhe der Gebühren im voraus abschätzen können.

Des weiteren wird empfohlen, daß Häfen und Anbieter von hafenbezogenen Dienstleistungen, wenn die Gebühren auf der Grundlage der Bruttoraumzahl der Schiffe kalkuliert werden, wie dies von der Osloer Konvention vorgesehen ist, ihre Gebühren

so festsetzen, daß keine ungebührlichen Gewinne auf Kosten der Schifffahrt im allgemeinen und des Kurzstreckenseeverkehrs im besonderen gemacht werden.

2.2 *Transparenzpflichten bei den staatlichen Beihilfen*

Durch die Gewährung staatlicher Beihilfen darf es einem Hafen nicht ermöglicht werden, die Konkurrenz zu unterbieten und auf diese Weise zusätzliche Nutzer anzulocken, oder Dienstleistungen zu ähnlichen Preisen, aber unwirtschaftlicher anzubieten als seine Konkurrenten.

Um zu gewährleisten, daß die Vertragsregeln über staatliche Beihilfen befolgt werden, startet die Kommission derzeit eine Bestandsaufnahme aller von Mitgliedstaaten gewährten Beihilfen zugunsten von Häfen wie auch eine Aktion zur Verbesserung der Transparenz der Rechnungslegung von Unternehmen, die für die Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen zuständig sind. Die Kommission plant die Aufstellung von Leitlinien darüber, wie die im Vertrag enthaltenen Bestimmungen über staatliche Beihilfen auf den Hafensektor anzuwenden sind.

Grundsätzlich sollen diese Leitlinien klären, wie Artikel 92 von der Kommission in bezug auf Infrastrukturprojekte ausgelegt wird. Darüber hinaus kann möglicherweise eine Abgrenzung vorgenommen werden zwischen Verbesserungen, die von öffentlichem Interesse und allgemeinem Nutzen sind (einschließlich Maßnahmen im Bereich der Sicherheit und der Umwelt), auf die Artikel 92 gegebenenfalls nicht zutrifft, und die Unterstützung kommerzieller Interessen, für die der Artikel Gültigkeit hätte. Staatliche Finanzierungsbeihilfen für Suprastrukturprojekte, nicht ortsgebundene Wirtschaftsgüter, Betriebsdienstleistungen und Umstrukturierungsprogramme würden gemäß den normalen Regeln des Artikels 92 bewertet, und es würden Leitlinien hinsichtlich der Arten der Beihilfe festgelegt, die von der Kommission potentiell genehmigt werden.

3. *Anwendung der Wettbewerbsregeln*

Die Anwendung von Artikel 85 des Vertrages über die Europäische Union, der restriktive Vereinbarungen zwischen Unternehmen verbietet, und von Artikel 86, der die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung unterbindet, in Verbindung mit der Bestimmung über staatliche Monopole gemäß Artikel 90 des Vertrages, ist von erheblicher Bedeutung für die Verbesserung der Effizienz und von kundenorientierten Dienstleistungen. Die uneingeschränkte Anwendung des Wettbewerbsrechts wird somit dazu beitragen, das Ausmaß an ineffizienten Abläufen im Hafen zu verringern, die zu Wartezeiten, überhöhten Kosten für die Hafenbenutzer und zu bestimmten Beschäftigungsproblemen führen, wie dies bei der Bereitstellung von Monopoldienstleistungen der Fall ist.

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache "Hafen von Genua"³⁴ machte klar, daß die von einem Mitgliedstaat Werftarbeitern gewährten Hafenmonopole, die die mißbräuchliche Ausnutzung beherrschender Stellungen ermöglichen oder praktizieren, nicht mit Artikel 90 Absatz 1 und Artikel 86 des Vertrages über die Europäische Union vereinbar sind.

Der Wettbewerb kann auch noch durch weitere Faktoren beeinträchtigt werden. Die Kommission hat eine Untersuchung über die Beziehungen zwischen den Hafenbehörden und Terminalbetreibern angestellt und dabei besonderes Augenmerk auf die den Betreibern gewährten Exklusivrechte und die Art der Festlegung der Gebühren gerichtet. Derzeit führt die Kommission eine Studie zur Untersuchung der Beziehungen zwischen den Hafenbehörden und den sonstigen Dienstleistungsanbietern durch, wie etwa Lotsen und Bootsleuten. Die Kommission wird prüfen, welche weiteren Maßnahmen in Anbetracht dieser Studie gegebenenfalls durchzuführen sind.

4. Arbeitsrechtliche Probleme

Eine bedeutende Verbesserung der Effizienz in Häfen könnte durch eine verhältnismäßig einfache Maßnahme im Bereich der Arbeitszeiten erreicht werden. Die Nichtverfügbarkeit wesentlicher Hafendienstleistungen am Abend, an Wochenenden und in den Mittagsstunden in vielen Häfen wurde als ein wichtiger Grund für Wartezeiten erkannt. Durch die Einführung des 24-Stunden-Dienstes, insbesondere für Veterinär- und Zollkontrollen, in Häfen mit ausreichender Nachfrage, könnten die Wartezeitprobleme erheblich gemindert werden. Der wirtschaftliche Schiffsbetrieb kann ebenfalls die Verfügbarkeit von Umschlagseinrichtungen rund um die Uhr erfordern.

Restriktive Arbeitspraktiken werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt in vielen Mitgliedstaaten geändert, insbesondere in Verbindung mit dem zunehmenden Trend zur Privatisierung von Hafenterminals. Mit Blick auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs sollten die Mitgliedstaaten bemüht sein, die Nachfrage nach längeren Dienstzeiten in den Häfen zu befriedigen und gleichzeitig die Arbeitsbedingungen sowie die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu verbessern.

³⁴ Urteil vom 10. Dezember 1991, Rechtssache C179/90 – *Merici Convenzionali Porto di Genova gegen Siderurgica Gabrielli*.

5. Der Dialog zwischen den Partnern

Angesichts der vielfältigen Zuständigkeiten bei hafenbezogenen Fragen ist ein verstärkter Dialog zwischen öffentlichen Stellen (wie etwa Hafen- und Zollbehörden), Dienstleistungsanbietern in Häfen (wie etwa Stauereien und Betreiber von Terminals) und Hafenbenutzern (Reeder, Schiffsagenturen, Spediteure) für die pragmatische Lösung von Hafenproblemen von besonderer Bedeutung. Am besten beraten ist die Hafengemeinschaft, wenn sie die Inangriffnahme dieser Probleme und die Verbesserung der Betriebsbedingungen für den Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen einer konzertierten Aktion und mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand vornimmt.

Die Kommission unterstützt die Schaffung informeller Institutionen, wie etwa Runder Tische, die ein Forum der Industrie und der Verwaltung für die Diskussion der erforderlichen Anpassung der relevanten Gesetzgebung bieten könnten. Sie könnten ferner die genaue Marktnachfrage (Verlader und Spediteure) untersuchen, um eine Verlagerung vom landgebundenen zum Seeverkehr zu bewirken. Die Runden Tische sollten zunächst auf lokaler (Hafen-)Ebene eingerichtet werden. Neben diesen lokalen Institutionen sollten zur Erörterung von Problemen, die nicht auf lokaler Ebene gelöst werden können, Runde Tische auf nationaler Ebene unter Beteiligung der Zentralverwaltungen geschaffen werden. In einigen europäischen Ländern zeitigen solche Runden Tische bereits ermutigende Ergebnisse.

Ein Workshop dieser Runden Tische wurde im Mai 1995 in Marseille mit Unterstützung der Kommission im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrspanels des Forums der maritimen Industrien organisiert. Bei diesem Workshop waren die Beteiligten zur Erörterung der Hemmnisse in der Schifffahrt und möglicher Lösungen vereinigt. Ausgerichtet war die Arbeit dieses Workshops auf die Ausweitung der Aktivitäten der bereits existierenden Runden Tische und die Anregung zur Schaffung weiterer Runder Tische in bestimmten Häfen und auf nationaler Ebene.

Ein weiterer pragmatischer Weg zur Lösung von Hafenproblemen ist die Entsendung von Experten aus der Industrie in die Häfen. Im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrspanels des MIF haben Fachleute aus der Industrie Häfen in Südeuropa besucht, um die in den einzelnen Häfen auftretenden Probleme zu untersuchen und gezielte Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Das Programm hat offenbar einen konstruktiven Dialog zwischen den Beteiligten in Gang gesetzt. In Anknüpfung an diese Reisen könnte eine längerfristige, über mehrere Monate gehende Entsendung von Industriefachleuten in Häfen ins Auge gefaßt werden.

Nachdem die Kommission die vom MIF organisierten Expertenreisen bereits finanziell unterstützt hat, wird sie die folgenden weiteren Maßnahmen ergreifen:

- Initiierung weiterer Expertenreisen;
- Prüfung von Anträgen auf Unterstützung von Anschlußreisen, insbesondere wenn sie innerhalb des MIF oder der obengenannten Runden Tische organisiert sind;
- Förderung von Besuchen und Schulungsprogrammen für Manager von Häfen aus Randgebieten der Union in hochentwickelten Häfen in anderen Regionen der Europäischen Union. Diese Besuche sollten auf das Sammeln von Erfahrungen bei der Umsetzung von Plänen und der Abwicklung des Hafenbetriebs ausgerichtet sein.

C. Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf ein größeres Europa

1. Die Bedeutung eines größeren Europa für den Kurzstreckenseeverkehr

Die EU beteiligt sich aktiv am Aufbau politischer und wirtschaftlicher Verbindungen mit Nachbarstaaten. Dieser Prozeß dürfte sich in erheblich verbesserten Möglichkeiten für die weitere Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs niederschlagen, da sich die durchschnittlichen Entfernungen im Güterverkehr verlängern.

Der Beitritt Schwedens und Finnlands dürfte zu einem weiteren Ausbau der bereits durch das EWR-Abkommen gefestigten Wirtschaftsverbindungen führen. Die Entstehung von Marktwirtschaften in anderen Ländern im Ostseeraum dürfte auch Möglichkeiten für den Kurzstreckenseeverkehr schaffen. Insbesondere Polen hat in der jüngeren Vergangenheit stärkere Anzeichen des wirtschaftlichen Wachstums erkennen lassen; die Handelsaktivitäten mit der EU nehmen rapide zu. Dieses Wachstum ist in diesem Zusammenhang besonders im Hinblick auf Polens Bedeutung im Bereich der Schifffahrt von Relevanz.

Politische und wirtschaftliche Veränderungen im Gebiet des Schwarzen Meeres dürften zu einer Ausweitung des Handels mit den Ländern in dieser Region führen. Dieses Gebiet stellt darüber hinaus eine Brücke zwischen Europa und dem Nahen Osten und Ostafrika dar. In vielen Fällen sind die Staaten am Schwarzen Meer die nächstgelegenen Bezugsquellen für Rohstoffe und Halbfabrikate und gleichzeitig Absatzmärkte für Erzeugnisse und Technologien aus der EU.

Was den Mittelmeerraum betrifft, so wurden bereits Sondierungsgespräche zwischen der Kommission und Zypern und Malta in bezug auf den möglichen Beitritt dieser Länder zur Union aufgenommen. Da diese Länder im Zusammenhang mit der Schifffahrt einen hohen Stellenwert haben, würde ihr Beitritt neue Möglichkeiten für den Seeverkehr schaffen. Auch die Verbindungen mit weiteren Mittelmeerländern nehmen an Bedeutung zu.

In groß angelegten Bemühungen wird versucht, die Verbindungen zwischen der Union und den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) sowie den Neuen Unabhängigen Staaten (NUS) der ehemaligen Sowjetunion wieder aufzubauen. Diese Länder sehen sich bedeutenden infrastrukturellen Herausforderungen gegenüber. Die Antwort auf die Verkehrserfordernisse kann nicht allein die Entwicklung der landgebundenen Infrastruktur sein. Eine solche Politik impliziert gewaltige finanzielle Investitionen, die über mehrere Jahre verteilt werden müssen. Der verhältnismäßig schlechte Zustand der Infrastruktur und der Rückstand bei den infrastrukturellen Investitionen wird auch weiterhin Verkehrsstauungen und zusätzliche Umweltprobleme zur Folge haben. Es ist wichtig, daß Seeverkehr und Hafeninfrastruktur zu einer Zeit, da fundamentale Entscheidungen für die künftige Verkehrspolitik dieser Länder getroffen werden, in vollem Umfange berücksichtigt werden.

Die Kommission wird dort, wo es angebracht ist, deutlich auf das Erfordernis der Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hinweisen, wenn die mittel- und osteuropäischen Länder und auch andere Länder (z.B. im Bereich des Mittelmeeres oder des Schwarzen Meeres) die Union um Unterstützung bei Projekten oder Studien in Verbindung mit der Verkehrsinfrastruktur bitten. Im Bereich der Hafeninfrastruktur wird bei der Unterstützung von Durchführbarkeitsstudien oder Hafenmasterplänen durch die Union dem Ausbau der Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen zur Union Rechnung getragen werden.

Auf der Mitte März 1994 auf Kreta abgehaltenen zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz wurden die bisher zur Entwicklung einer europaweiten Verkehrspolitik unternommenen Schritte begrüßt. Die Teilnehmer kamen ferner über die Notwendigkeit der Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Realisierung transeuropäischer Verkehrsnetze überein. Weitgehende Befürwortung fanden auch Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs innerhalb des Kontextes einer europaweiten Verkehrspolitik.

2. Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze

Der internationale Charakter des Kurzstreckenseeverkehrs erfordert, soweit dies möglich und angebracht ist, die Beteiligung von Verwaltungen und Betreibern aus Drittländern an der Durchführung des in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Aktionsprogrammes. Die Mehrzahl der hier behandelten Themen ist auch für sie von Interesse.

Ausgehend von den Resultaten der Konferenz auf Kreta bereitet die Kommission derzeit die Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die mittel- und osteuropäischen und die Neuen Unabhängigen Staaten wie auch auf die Länder im südlichen Mittelmeerraum vor, unter Benennung von neun multimodalen Prioritätskorridoren. Einer dieser Korridore ist die Donau, die für den Kurzstreckenseeverkehr hervorragend geeignet ist; viele der anderen Korridore münden in einen Hafen. Die auf Kreta erfolgte Benennung dieser Prioritätskorridore stellt die Anerkennung der Möglichkeit der

Finanzierung bestimmter Projekte über oder in bezug auf diese Korridore durch die Union dar. Diese Anerkennung steht mit den Schlußfolgerungen der europäischen Räte in Edinburgh und Kopenhagen im Einklang, bei denen auf das Erfordernis hingewiesen wurde, die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auch in den Ländern zu fördern, die nicht Mitglied der Union sind. Des weiteren spiegelt sie die Schlußfolgerungen der Gipfel von Korfu und Essen über die Notwendigkeit der Vorbereitung des Beitritts der MOEL zur Europäischen Union wider.

Projekte, die "naturbedingt" zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Ost- und Westeuropa beitragen, sind daher im Rahmen der Programme für die technische Hilfe zugunsten der MOEL und der NUS zu fördern.

3. Entwicklung neuer Strukturen für die Zusammenarbeit (Arbeitsgruppen für Schiffsverkehrsfragen)

Die Arbeitsgruppe Schwarzes Meer für Schiffsverkehrsfragen wurde von der im Oktober 1993 in Constanza (Rumänien) abgehaltenen Ministerkonferenz über Aufgaben auf dem Gebiet des Verkehrswesens in Südosteuropa (Schwarzes Meer) eingerichtet. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist die Erarbeitung von pragmatischen Lösungen für Probleme im Bereich des Schiffsverkehrs. Sie kam im September 1994 in Rumänien zusammen, nachdem im April 1994 in Brüssel ein vorbereitender Workshop stattgefunden hatte.

Die Arbeitsgruppe Schwarzes Meer wickelt ein über drei Jahre laufendes Arbeitsprogramm ab, bei dem folgendes angestrebt wird:

- Entwicklung des Schiffsverkehrs, insbesondere des Kurzstreckenseeverkehrs, in der Region;
- Suche nach Möglichkeiten eines Weges zur Anbindung von Häfen am Schwarzen Meer an das europäische Verkehrssystem und das transeuropäische Verkehrsnetz;
- Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Häfen am Schwarzen Meer;
- Errichtung logistischer Systeme und Verbesserung von Verfahren;
- Aufbau von EDI-Systemen.

Die bereits im Rahmen der Ostseekonferenz der Verkehrsminister wie auch des Rates der Ostseestaaten durchgeführten Arbeiten führten zu der Einrichtung eines Workshops über Häfen und Seewirtschaft im November 1994 in Finnland. Dieser Workshop untersuchte u.a. die Koordination der Hafenentwicklung in der Region, und zwar ausgehend von einer im Rahmen des 1994 abgeschlossenen PHARE-Programms durchgeführten Studie über die Ostsee-Häfen. Die Ergebnisse dieser Studie werden als Basis für die bevorstehende Unterstützung der Ostseehäfen dienen.

Am 22./23. Mai 1995 fand in Kopenhagen eine von Dänemark und der Kommission organisierte Konferenz über die Aussichten für die Schifffahrt in der Ostsee statt. Es wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe zum Schiffsverkehr in der Ostsee einzusetzen. Diese Arbeitsgruppe wird ein mehrjähriges Arbeitsprogramm ausarbeiten und beschließen, das der Ostseekonferenz der Verkehrsminister vorgelegt werden soll.

Die Kommission organisierte im April 1995 in Barcelona eine Regionalkonferenz für die Entwicklung des Schiffsverkehrs im Mittelmeerraum, auf der es um die Schlußfolgerungen des Essener Gipfels über die Wiederbelebung der Zusammenarbeit mit den Mittelmeerländern und die Fortsetzung der von der Christophersen-Gruppe geleisteten Arbeit ging. Die Konferenz hatte sich ferner zum Ziel gesetzt, einen Austausch von Informationen über den Schiffsverkehr im Mittelmeer vorzunehmen, die Wettbewerbsposition der Schifffahrt in diesem Gebiet zu beurteilen und das Bewußtsein für die Bedeutung bestimmter Themen zu erweitern, wie beispielsweise das Erfordernis des weiteren Ausbaus des Kurzstreckenseeverkehrs, die Konvergenz von Sicherheitsnormen, die Verbesserung der Effizienz in Häfen und die Erleichterung des Seehandels in der Region, und zwar durch die Einbindung der Häfen in das transeuropäische Verkehrsnetz.

Zur Benennung von Bereichen für eine weitere Zusammenarbeit im Schiffsverkehr und zur Beschäftigung mit Fragen allgemeinen Interesses im Rahmen eines mehrjährigen Aktionsprogramms wurde eine Arbeitsgruppe für den Schiffsverkehr im Mittelmeer eingerichtet. Vorgesehen ist, daß die Gruppe der Kommission mit Blick auf die zwischenstaatliche Europa-Mittelmeer-Konferenz (im November 1995 in Barcelona) einen Statusbericht vorlegt.

Die Programme der Arbeitsgruppen werden den Rahmen und die Grundlage für die Prüfung von Anträgen auf Unterstützung für Seeverkehrsprojekte im Rahmen des PHARE-, TACIS- und Mittelmeerprogramms bilden.

4. Sonstige Maßnahmen der Kommission

Zur Realisierung der Einbindung von Nachbarstaaten in ein ausgedehnteres europäisches Schiffsverkehrsnetz plant die Kommission folgende weitere Maßnahmen:

- Initiierung einer umfassenden Studie über die Entwicklung der Häfen im Gebiet des Schwarzen Meeres, einschließlich einer Beurteilung der Schifffahrts- und der Hafenpolitik in diesen Ländern;

- ein von Finnland gefördertes Pilotprojekt über "Telematics in Foreign Trade Delivery Management" wurde von der Christopherson-Gruppe³⁵ für das trans-europäische Verkehrsnetz als ein vorrangiges, in den kommenden Jahren zu realisierendes Projekt akzeptiert. Das Projekt ist auf die effizientere Nutzung der multimodalen Verkehrsverbindungen zwischen den Ostseeländern und zwischen diesen Ländern und der Union ausgerichtet.

Die Kommission wird - gegebenenfalls und auf Antrag - Kurzstreckenseeverkehrsprojekte fördern, die im Zuge der technischen Hilfe zugunsten mittel- und osteuropäischer Länder sowie der Neuen Unabhängigen Staaten (NUS) durchgeführt werden.

³⁵ Christopherson-Gruppe = Expertengruppe bestehend aus persönlichen Vertretern der Staats- und Regierungschefs unter dem Vorsitz des ehemaligen Vizepräsidenten der Kommission, H. Christopherson. Die Gruppe benannte vorrangige Projekte von gemeinsamem Interesse für den Ausbau der trans-europäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und Umwelt. Sie legte ihren Abschlußbericht im Dezember 1994 dem Europäischen Rat in Essen vor.

ANHANG V: STATISTISCHE DATEN - EIN ÜBERBLICK ÜBER DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

Der Mangel an umfassendem, zuverlässigem und kompatibelem Datenmaterial erschwert eine Analyse der Trends und der Faktoren, die im Kurzstreckenseeverkehr eine Rolle spielen. Dies wiederum steht der Ausarbeitung wirtschaftlich tragfähiger Konzepte entgegen.

Da Eurostat nur über nicht harmonisierte nationale Statistiken der EU-Mitgliedstaaten verfügt, bestehen gewisse Beschränkungen im Falle von Studien auf beispielsweise regionaler Ebene oder falls ein einzelner, im Kurzstreckenseeverkehr tätiger Unternehmer Daten für die Vorhersage der zukünftigen Verkehrsnachfrage einer bestimmten Region oder Verkehrsart benötigt. In den Außenhandelsdaten von Eurostat finden sich keine Statistiken zu Häfen oder einzelnen Regionen. Daten zu Nichtmitgliedstaaten können nur aus den Importdaten der 12 Mitgliedstaaten gewonnen werden. Die bestehende Lücke müßte von einzelstaatlichen Datenbanken oder - sofern vorhanden - Hafendatenbanken geschlossen werden.

Ein Vergleich der Kurzstreckenseeverkehrsströme mit Hilfe von Daten aus verschiedenen Datenbanken ist aus einer Reihe von Gründen problematisch:

- Eine eindeutige Definition des Begriffs "Kurzstreckenseeverkehr" existiert nicht. Daher können je nach der zu einer Untersuchung herangezogenen Definition die Ergebnisse erheblich differieren.
- Bei Außenhandelsdaten wiederum bestehen erhebliche Unterschiede in der Art, wie die einzelnen statistischen Ämter Import und Export definieren.
- Warenströme werden in statistischen Darstellungen oftmals aufgespalten, damit die Bedeutung bestimmter Warenkategorien beurteilt werden kann. Leider bestehen recht viele Klassifikationen, z.B. IWA (Internationales Warenverzeichnis für den Außenhandel), NSTR (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert), KN (Kombinierte Nomenklatur) usw., die sich alle voneinander unterscheiden. Ein Vergleich von Warenströmen mit Daten aus verschiedenen Datenbanken, welche unterschiedliche Güterklassifikationen verwenden, ist daher kaum möglich.

Da der aktuelle Eurostat-Datensatz zum Außenhandel nach Verkehrsart sich auf Import- und Exportdaten beschränkt, gehen Angaben zum Transitverkehr - der in Ländern wie Belgien oder den Niederlanden einem erheblichen Warenstrom entspricht - entweder verloren oder müssen aus anderen Datensätzen kompiliert werden, so daß auch in diesem Fall das Problem der uneinheitlichen Daten gegeben ist. Aufgrund bestimmter Besonderheiten bei der Datenerfassung wird davon ausgegangen, daß der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am innereuropäischen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten in Wirklichkeit über 30 % liegt und nicht bei 29 %.

Seit dem 1. Januar 1993 hat sich die Situation noch dahingehend verschlechtert, daß keine Eurostat-Daten mehr zum Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten vorliegen.

All dies erschwert die Durchführung von Marktforschung zu bestehenden und neuen Strecken, was wiederum private Verkehrsunternehmer davon abhält, derartige Optionen in Betracht zu ziehen. Auch die öffentlichen Stellen können deshalb nicht effizient tätig werden.

Viele dieser statistischen Probleme dürften sich allerdings durch die Anwendung der vorgenannten neuen Statistikrichtlinie lösen lassen.

Güternvolumina im grenzüberschreitenden Verkehr

Die Gesamtmenge der Güter (Importe), die 1992 innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union befördert wurden (ausgenommen ist der Rohrleitungsverkehr), belief sich 1992 auf 685 Millionen Tonnen³⁶. Dabei entfielen auf die einzelnen Verkehrsarten folgende Anteile (Prozentangaben gerundet):

Straßenverkehr	43 %
Seeverkehr	29 %
Binnenschiffsverkehr	20 %
Schienenverkehr	7 %

1992 wurden 76 % der EG-Einfuhren (ohne Rohrleitungsverkehr) aus den fünf EFTA-Staaten Norwegen, Schweden, Finnland, Österreich und der Schweiz auf dem Seeweg befördert; aus den sieben Mittelmeerländern Türkei, Israel, Ägypten, Libyen, Tunesien, Marokko und Algerien waren es 95 %³⁷.

Die Bedeutung des Feeder-Verkehrs

Innerhalb des Kurzstreckenseeverkehrs stellen die Feeder-Verkehre³⁸ vermutlich den am schnellsten wachsenden Bereich dar. Der Anteil des Feeder-Verkehrs am europäischen Container-Verkehr ist von 30 % im Jahre 1982 auf 43 % im Jahre 1992 gestiegen³⁹. Es hat eine spürbare Konzentration der Hochseeverkehre (vor allem im Stückgutbereich) auf einige wenige Häfen in der Nähe der großen europäischen Wirtschaftsstandorte, d.h. im nordwestlichen Europa, stattgefunden.

³⁶ Eurostat. Die Daten zu Irland sind Schätzwerte.

³⁷ Eurostat.

³⁸ Feeder-Dienste sind Zubringerdienste zwischen kleinen und großen Seehäfen, in denen containerisierte Ladung von einem bzw. auf ein Hochsee-Containerschiff umgeladen wird. Feeder-Schiffe befördern diese Container meist im Auftrag von Hochseereedereien im Hafen-Hafen-Verkehr.

³⁹ MDS Transmodal, "The European Container Freight Market - Containers by Sea", 1994.

Die meisten Container-Schiffe auf internationalen Routen bedienen aus Kostengründen ganz Europa auf einer einzigen Fahrt. Aus eben diesen Gründen lohnt es sich für geringe Frachtmengen auch nicht mehr, kleinere Häfen anzulaufen.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Feeder-Dienste entwickelt, die die großen Knotenpunkthäfen mit den Häfen verbinden, die nicht selber an internationalen Schifffahrtsrouten liegen. Diese Dienste konnten sich einen erheblichen Anteil des innereuropäischen Verkehrs sichern, der durch die geringe Zahl der von Hochseeschiffen noch bedienten Häfen entstanden war. Es wird mit einer weiteren Zunahme des Feeder-Verkehrs gerechnet⁴⁰.

Verkehrsströme zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (1992)⁴¹

Tabelle 4 zeigt die Verkehrsströme innerhalb der Union im Jahre 1992, ohne die per Pipeline beförderten Güter.

Tabelle 4: Internationale Gesamtverkehrsströme innerhalb der Union, ohne den Rohrleitungsverkehr (Zahlen für 1992, in 1.000 Tonnen)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	VK	
BLWU*		793	34369	23566	376	388	5222	29033	651	1997	5663	102057
DK	444		799	7513	105	56	1269	1183	117	207	2771	14465
F	19860	682		30865	1024	791	20489	8353	3077	10952	9991	106083
D	21132	4839	23022		1017	722	17321	47104	916	4037	10496	130606
GR	200	157	1202	1148		40	4666	505	12	650	1014	9593
IRL	255	64	693	1017	18		265	659	29	148	5253	8402
I	2041	499	10744	12565	1764	139		1592	1563	3456	3416	37779
NL	40658	1504	13445	72071	962	978	8569		1165	2527	12533	154413
P	476	100	1184	1286	60	24	524	510		2942	1786	8892
E	1626	566	7825	4645	438	237	3470	2602	4805		4293	30506
UK	6379	3001	14642	19770	694	8302	7459	13935	1482	6788		82452
Summe	93071	12206	107924	174446	6458	11677	69251	105475	13816	33704	57217	685247

* BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion

Quelle: EUROSTAT

⁴⁰ CATRAM, "Opportunities for Coasting and Feeder Services - Contribution to the promotion of a project for restoring the dynamics of the ports of the Atlantic seaboard", Dezember 1993.

⁴¹ Die Tabellen zu den Verkehrsströmen stützen sich auf Daten von Eurostat und beziehen sich auf *Importe*. Daten zu Irland sind leider nicht verfügbar. Die in den Tabellen für Irland angegebenen Zahlen stützen sich auf die Exportdaten der anderen Länder. Der angegebene Verkehrsträger ist der zum Zeitpunkt der Datenerfassung verwendete Verkehrsträger. Die geringfügigen Abweichungen in den Tabellen ergeben sich aus den Abrundungen der Werte.

In der folgenden Tabelle sind jeweils Quell- und Zielländer von Seeverkehrsströmen innerhalb der Union aufgeführt:

Tabelle 5: Internationale Seeverkehrsströme innerhalb der Union (Zahlen für 1992, in 1000 Tonnen)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	UK	
BLWU *		453	2811	671	295	287	1668	251	474	965	5652	13527
DK	221		270	3417	89	52	782	701	88	97	2766	8463
F	1009	267		719	886	749	5391	1215	2241	1975	9965	24419
D	821	1926	1409		482	353	581	1136	483	1315	10472	18978
GR	140	149	1100	167		39	4238	403	9	641	1012	7896
IRL	138	59	631	569	15		108	470	21	107	2635	4753
I	509	280	3092	363	1453	27		272	1192	1714	3409	12309
NL	1218	966	2682	2571	752	851	1324		975	1473	12517	25330
P	356	79	573	545	57	21	254	322		356	1783	4347
E	947	493	1965	577	421	208	1796	1489	2230		4255	14379
UK	5315	2953	13930	15090	640	4452	5586	12879	1312	6063		68221
Summe	10675	7627	28463	24689	5069	7039	21726	19138	9027	14706	54465	202623

* BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion
Quelle: EUROSTAT

Diese Daten illustrieren, daß der Stellenwert des Kurzstreckenseeverkehrs sehr stark abhängt von geographischen Gegebenheiten sowie von der Schifffahrtstradition in dem betreffenden Land. So liegen beispielsweise Quell- und Zielorte von Verkehrsströmen vom und zum Vereinigten Königreich vorwiegend in Frankreich, Deutschland und den Beneluxländern. Für Irland ist die Verbindung zum Vereinigten Königreich bei weitem die bedeutendste. Die größten Verkehrsströme Dänemarks führen nach bzw. kommen aus Deutschland. Für Griechenland ist Italien der wichtigste Partner, Frankreich folgt mit großem Abstand an zweiter Stelle. Italiens wichtigste Verbindungen betreffen das Vereinigte Königreich, Frankreich, Griechenland und die Länder der Iberischen Halbinsel. Die größten Kurzstreckenseeverkehrsströme Europas laufen über Inseln wie Großbritannien und Irland sowie über andere Gebiete in Randlagen, wo es praktisch keine Alternative zum Seeverkehr gibt. In den Tabellen 6, 7 und 8 werden Handelsströme aufgezeigt, die auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraße abgewickelt werden.

Tabelle 6: Internationale **Schiene**verkehrsströme innerhalb der Union (Zahlen für 1992, in 1.000 Tonnen)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	UK	
BLWU*		10	3773	2558	14	2	1101	1350	-	55	-	8865
DK	1		27	39	1	-	139	3	-	1	-	211
F	2290	100		2820	26	2	5858	225	16	774	-	12110
D	2706	262	2882		95	8	7212	699	21	315	-	14201
GR	9	1	2	79		-	40	-	-	-	-	130
IRL	-	-	1	5	-	-	50	63	-	3	74	196
I	197	78	712	2097	10	13		57	7	34	-	3206
NL	477	4	1177	2997	15	-	931		-	26	-	5627
P	-	-	3	6	-	-	2	-		103	-	115
E	25	3	166	368	-	-	151	19	233		-	965
UK	47	-	74	345	1	51	441	8	-	82		1049
Summe	5751	459	8818	11312	163	78	15923	2425	278	1394	74	46675

* = BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion
Quelle : EUROSTAT

Tabelle 7: Internationale **Straße**verkehrsströme innerhalb der Union (Zahlen für 1992, in 1000 Tonnen)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	UK	
BLWU *		329	26101	13517	64	98	2450	18490	174	968	8	62201
DK	192		461	3880	35	4	347	441	29	109	3	5502
F	14345	314		18119	110	38	9229	3951	806	8194	9	55115
D	11898	2644	16464		403	261	9381	25104	401	2373	9	68936
GR	44	7	99	434		1	374	63	3	9	-	1034
IRL	116	5	48	327	3		106	109	7	37	2536	3293
I	1319	140	6927	9691	299	97		1229	334	1699	1	21736
NL	16028	534	6272	20985	188	122	2507		177	1025	12	47851
P	112	20	603	372	3	3	266	94		2482	1	3955
E	619	67	5680	2983	11	31	1514	743	2323		4	13975
UK	899	40	565	3416	49	3778	1428	876	165	623		11840
Summe	45572	4101	63221	73725	1165	4433	27604	51099	4418	17519	2583	295439

* = BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion
Quelle : EUROSTAT

Tabelle 8: Internationale Binnenschiffsverkehrsströme innerhalb der Union (Zahlen für 1992, in 1000 Tonnen)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	UK	
BLWU *		-	1673	6773	-	-	-	8757	-	-	-	17203
DK	30		38	162	-	-	-	38	-	-	-	268
F	2210	-		9077	-	1	-	2960	-	-	-	14248
D	5695	-	2237		-	96	-	20153	-	-	-	28181
GR	6	-	-	464		-	-	33	-	-	-	505
IRL	2	-	12	113	-		-	15	-	-	-	142
I	14	-	1	346	-	-		33	-	-	-	394
NL	22933	-	3309	45434	-	3	-		-	-	-	71679
P	8	-	3	359	-	-	-	61		-	-	431
E	35	-	11	702	-	-	-	339		-	-	1087
UK	114	-	14	849	-	-	-	166		-	-	1143
Summe	31047	-	7298	64279	-	100	-	32557	-	-	-	135281

* = BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion
Source : EUROSTAT

Die folgende Tabelle zeigt den Anteil des grenzüberschreitenden unionsinternen Seeverkehrs am Gesamtverkehr.

Tabelle 9: Internationale Seeverkehrsströme innerhalb der Union im Verhältnis zu den Gesamtverkehrsströmen (Zahlen für 1992, in %)

QUELLE	ZIEL											Summe
	BLWU	DK	F	D	GR	IRL	I	NL	P	E	UK	
BLWU*		57,1	8,2	2,8	78,6	74	31,9	0,9	72,9	48,3	99,8	13,3
DK	49,8		33,8	45,5	65,0	93,1	61,6	59,2	75,4	46,6	99,8	58,5
F	5,1	39,2		2,3	86,5	94,7	26,3	14,6	72,8	18,0	99,7	23,0
D	3,9	39,8	6,1		47,3	49,0	3,4	2,4	52,8	32,6	99,8	14,5
GR	70,2	94,8	91,5	14,5		98,1	90,8	79,9	77,1	98,6	99,9	82,3
IRL	54,0	91,6	91,0	56,0	82,2		40,9	71,3	74,1	72,6	50,1	56,6
I	24,9	56,1	28,8	2,9	82,3	19,6		17,1	76,2	49,6	99,8	32,6
NL	3,0	64,2	19,9	3,6	78,2	87,1	13,5		83,7	58,3	99,9	16,4
P	74,8	79,4	48,4	42,4	95,1	87,6	48,6	63,1		12,1	99,8	48,9
E	58,3	87,1	25,1	12,4	96,1	87,0	51,8	57,2	46,4		99,1	47,1
UK	83,3	98,4	95,1	76,3	92,3	53,6	74,9	92,4	88,5	89,3		82,7
Summe	11,5	62,5	26,4	14,2	78,5	60,3	31,4	18,1	65,3	43,6	95,2	29,6

* = BLWU = Belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion
Quelle : EUROSTAT

Die gegenwärtige Struktur der Kurzstreckenflotte

Die nachfolgend angeführten Daten zur Struktur der Kurzstreckenflotte beschränken sich auf Schiffe, die zur Güter- und/oder Personenbeförderung bestimmt sind.

Die Verwendung unterschiedlicher Kriterien kann dazu führen, daß sich die Zusammensetzung einer Flotte unterschiedlich darstellt. Zur Erstellung der Flottenprofile wurde anstatt der Flagge bzw. der Registrierung die Eigentümerschaft/Nationalität herangezogen. Aufgrund der weitverbreiteten Praxis des Ausflaggens dürfte die Eigentümerschaft im Hinblick auf bestimmte Flottenmerkmale aussagekräftiger sein.

In der vorliegenden Erhebung werden Schiffe bis 6.000 BRZ zur Kategorie der Kurzstreckenschiffe gezählt, wenngleich natürlich in der Praxis auch größere Schiffe im Kurzstreckenseeverkehr bzw. kleinere Schiffe in der Hochseeschifffahrt eingesetzt werden. Die folgende Tabelle 10 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der Hochsee- und Kurzstreckenflotten in der Europäischen Union, im übrigen Europa und in der übrigen Welt.

Tabelle 10: Die Flotten in der Europäischen Union, im übrigen Europa und in der übrigen Welt (1992)

		zahlenmäßige Verteilg. in %	Verteilung BRZ in %	Verteilung DWT in %	Durchschnitts- alter in Jahren	durchschnittl. Bruttoreaumzahl
Europäische Union	Hochsee Kurzstrecke	42,7	92,1	93,3	14	25.958
		57,3	7,9	6,7	20	1.654
Übriges Europa	Hochsee Kurzstrecke	37,3	88,6	90,8	13	24.598
		62,7	11,4	9,2	21	1.882
Übrige Welt	Hochsee Kurzstrecke	31,5	90,4	91,1	13	27.155
		68,5	9,6	8,9	18	1.319

Quelle: Policy Research Corporation N.V., Daten bereitgestellt von Lloyd's Register.

Der Anteil der Kurzstrecken- an der gesamten Handelsflotte ist überall ähnlich, im Hinblick auf die Anzahl ebenso wie im Hinblick auf die durchschnittliche Bruttoreaumzahl. Geringe Unterschiede werden jedoch vor allem in der durchschnittlichen Größe und im Durchschnittsalter von Kurzstreckenschiffen deutlich (Größe und Durchschnittsalter liegen in der übrigen Welt etwas unter den Werten der Europäischen Union und des übrigen Europa).

Das Durchschnittsalter der Schiffe ist ein aussagekräftiger Parameter für den Erneuerungszyklus einer Flotte. Wie aus der Tabelle deutlich wird, liegt in allen drei Erhebungsgebieten das Durchschnittsalter der Kurzstreckenflotte erheblich über dem der Hochseeflotte. Für die betreffenden Schiffe kann also ein niedrigeres Innovationsniveau angenommen werden. Die 1991-1993 fertiggestellten oder für diese Zeitspanne erwarteten Neubauten werden das Durchschnittsalter nicht signifikant senken, da sie anteilmäßig nur ca. 2% der Gesamtflotte ausmachen.

Zur Aufschlüsselung der Verteilung des Kurzstrecken- und des Hochseeschiffsverkehrs auf verschiedene Schiffsarten werden fünf Hauptkategorien unterschieden: Schiffe für Flüssigladung, für Trockenladung, Containerschiffe, Ro/Ro-Schiffe und andere⁴².

42 Zu den Frachtschiffen für *Flüssigladung* werden Flüssiggastanker, Chemikalien-tanker, Öltanker, Öl/Chemikalien-Tanker und andere Arten von Tankschiffen gezählt. Die Kategorie *Trockenladung* umfaßt Schiffe für Schüttgut, Schüttgut/Öl sowie selbstlöschende und andere Schüttgutfrachter. In der Kategorie *Container* werden Zellschiffe für Container erfaßt. *Ro/Ro* umfaßt sowohl Fracht-Ro/Ro- als auch Passagier-Ro/Ro-Schiffe. Unter *Andere* fallen Stückgutfrachter, Passagier-/Stückgutfrachtschiffe, Kühlschiffe, andere Trockenfrachtschiffe und Passagierschiffe.

Tabelle 11: Die Flotten in der Europäischen Union, im übrigen Europa und in der übrigen Welt, aufgeschlüsselt nach Schiffsarten (1992)

Schiffsart		Kurzstrecke				Hochsee			
		Anz. %	BRZ %	Alter Ø	BRZ Ø	Anz. %	BRZ %	Alter Ø	BRZ Ø
Europäische Union	Flüssigladung Fracht	20	21	14,8	1.793	23	37	9,8	43.943
	Trockenladung	2	3	17,9	2.244	37	40	9,8	29.554
	Container	2	3	11,8	3.450	10	9	7,6	25.096
	Ro/Ro	12	16	17,8	2.127	7	4	12,5	13.458
	Andere	64	57	17,5	1.459	23	10	13,7	11.354
Übriges Europa	Flüssigladung	14	17	18,1	2.351	27	44	9,7	41.118
	Trockenladung	1	2	24,0	2.470	28	30	12,1	25.963
	Container	1	1	1,5	2.934	2	2	3,4	18.753
	Ro/Ro	10	8	16,0	1.491	10	7	9,0	16.664
	Andere	74	72	20,5	1.829	33	17	14,0	12.553
Übrige Welt	Flüssigladung	26	23	14,0	1.210	22	40	11,3	48.130
	Trockenladung	4	5	20,0	1.518	36	37	15,5	27.957
	Container	1	3	14,0	3.400	9	8	11,0	26.382
	Ro/Ro	8	9	16,0	1.397	6	4	11,0	19.185
	Andere	61	60	18,8	1.306	27	11	17,8	10.702

Quelle: Policy Research Corporation N.V.; Daten bereitgestellt von Lloyd's Register.

"Andere" Schiffsarten stellen in der Europäischen Union, im übrigen Europa und in der übrigen Welt zwischen 57% und 72% der Kurzstreckenflotte dar, vorwiegend aufgrund des beträchtlichen Anteils von Stückgutfrachtschiffen. 45,3% der gesamten Kapazität der europäischen Kurzstreckenflotte entfallen auf Stückgutfrachter. In den Abbildungen 1, 2 und 3 weiter hinten wird dargestellt, wie sich Hochsee- und Kurzstreckenseeverkehr in der Europäischen Union, im übrigen Europa und in der übrigen Welt jeweils auf verschiedene Schiffsarten verteilen. Frachter für flüssiges Massengut stellen mit 17 - 24% der gesamten Beförderungskapazitäten die zweitgrößte Kategorie dar. Bezogen auf die Bruttoreaumzahl kommt der Kategorie Ro/Ro im Kurzstreckenverkehr in der Europäischen Union gegenüber dem übrigen Europa und der übrigen Welt erheblich mehr Bedeutung zu, bezogen auf die Anzahl der Schiffe jedoch ist der Unterschied weniger deutlich. In diesem Umstand spiegelt sich die rasche Zunahme der Durchschnittsgröße von Ro/Ro-Schiffen in der Europäischen Union wider. Frachter für flüssige Massengüter sind im

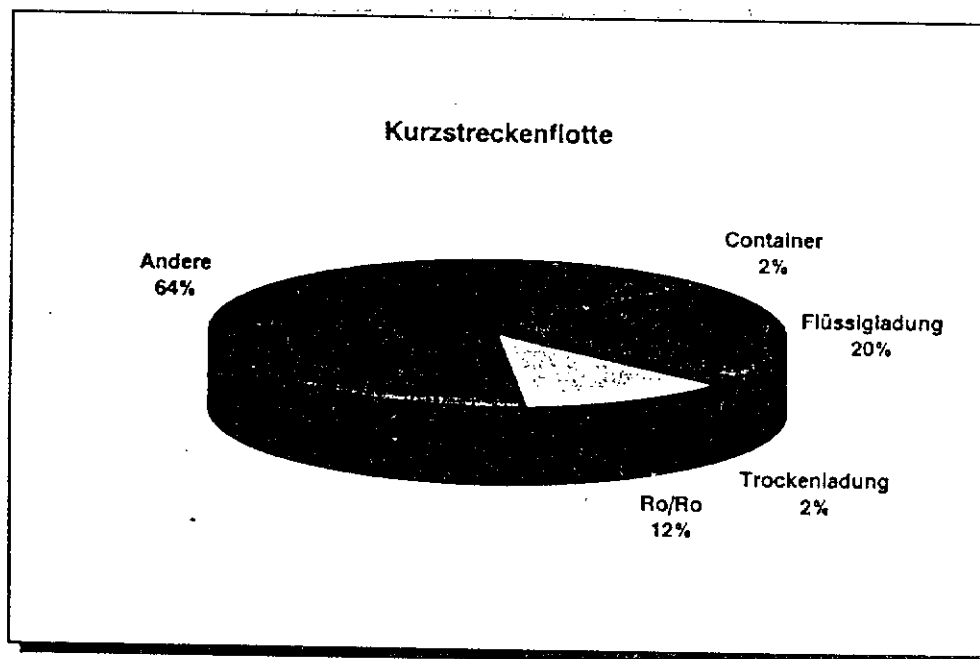
Kurzstreckenverkehr relativ stark vertreten (21 %), während Schiffe für Trockenfracht in der Gesamtbeförderungskapazität der Kurzstreckenschifffahrt in der Europäischen Union nur eine untergeordnete Rolle spielen.

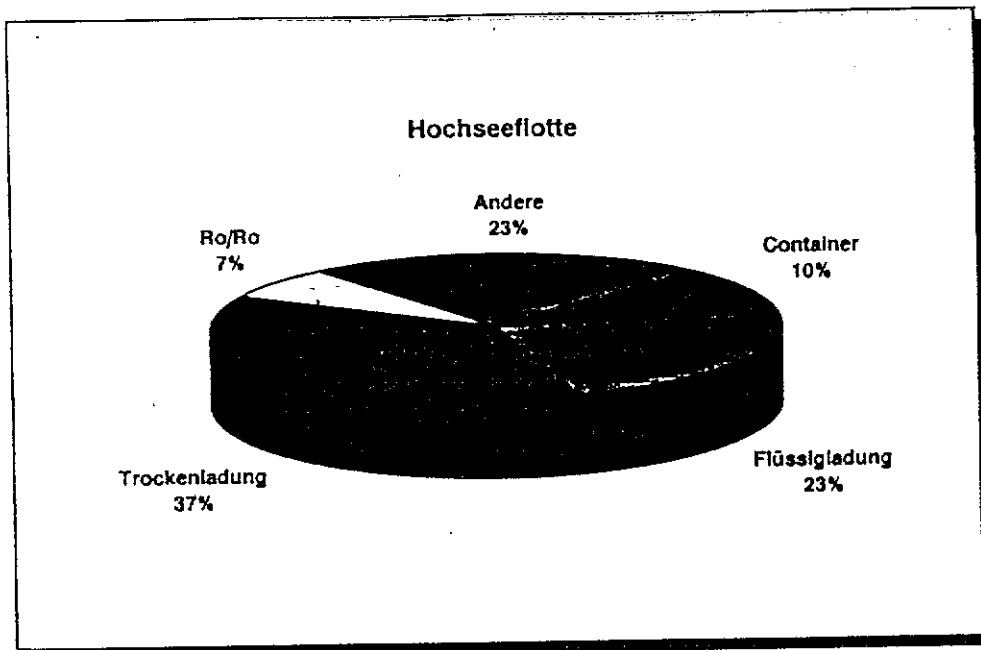
Fazit

Die meisten im Kurzstreckenverkehr eingesetzten Schiffe unterscheiden sich durch bestimmte Charakteristika von Hochseeschiffen. Im Gegensatz zum Hochseecontainertransport, der im allgemeinen mit Zellencontainerschiffen betrieben wird, kommen im Kurzstreckenverkehr größtenteils noch Mehrzweckschiffe (Trockenladung/Container) zum Einsatz. Ro/Ro-Schiffe für den Kurzstreckenverkehr sind vorwiegend Mehrzweckschiffe, die mehr oder weniger geeignet sind für die Beförderung von Ladungen auf Rädern oder von Fracht, die horizontal verladen und gelöscht werden kann. Küstenschiffe neuerer Bauart zeichnen sich insbesondere durch die große Flexibilität in den Einsatzmöglichkeiten aus; kleinere Schiffe dieser Art können zumeist auch in Binnenwasserstraßen einfahren (Fluß-See-Schiffe).

Abb. 1: Zusammensetzung der Flotte der Europäischen Union nach Schiffsarten (Anzahl der Schiffe)

Zahlenmäßige Zusammensetzung der Flotte der EU
(prozentualer Anteil der verschiedenen Schiffsarten an der jeweiligen Flotte)

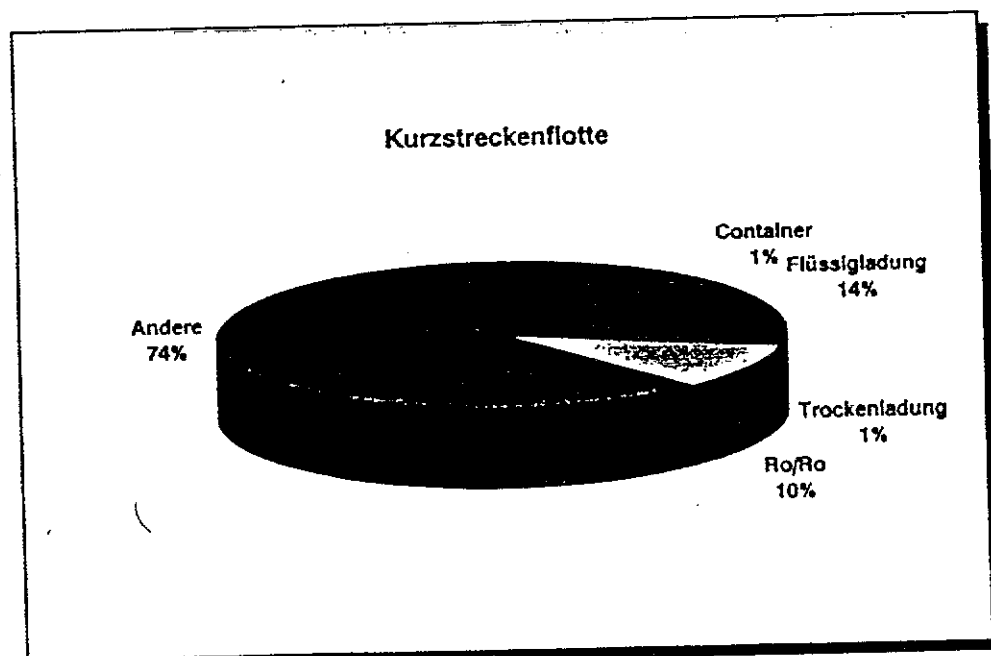


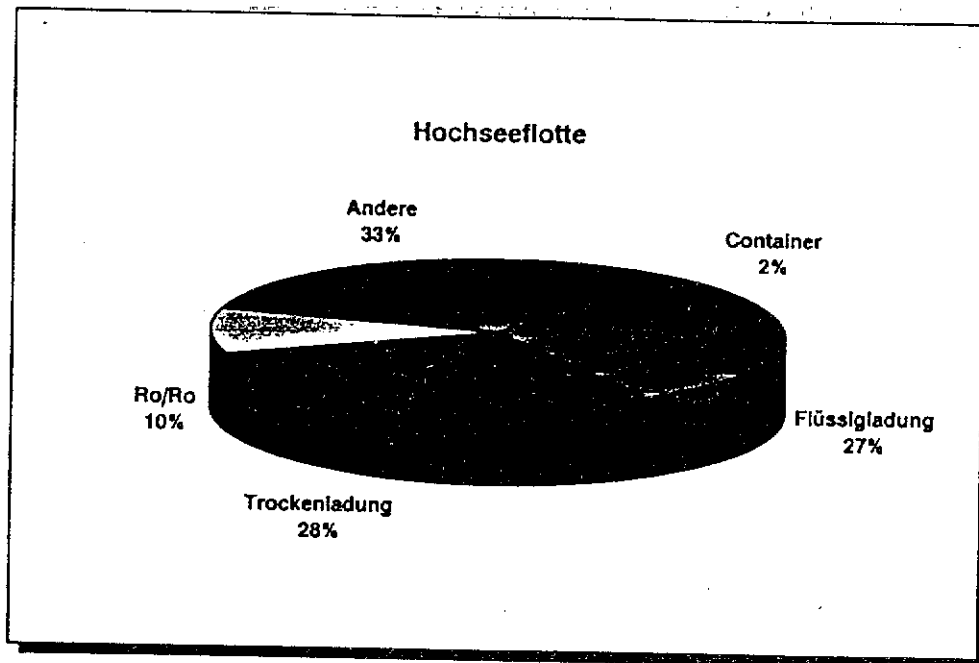


Quelle: Policy Research Corporation, 1993

Abb. 2: Zusammensetzung der Flotte des übrigen Europa nach Schiffarten (Anzahl der Schiffe)

**Zahlenmäßige Zusammensetzung der Flotte des übrigen Europa
(prozentualer Anteil der verschiedenen Schiffarten an der jeweiligen Flotte)**

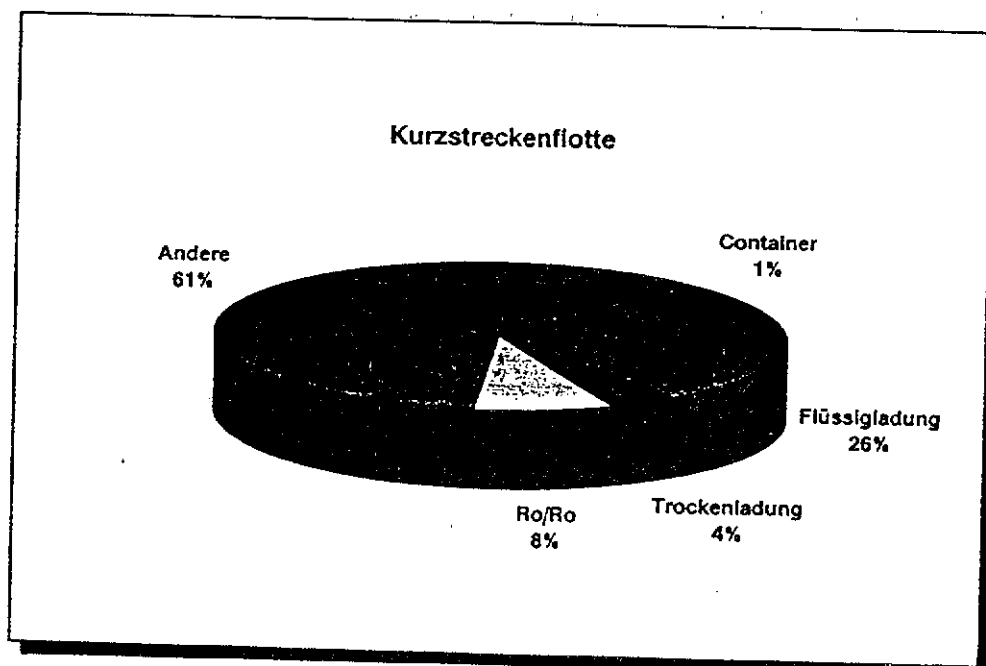




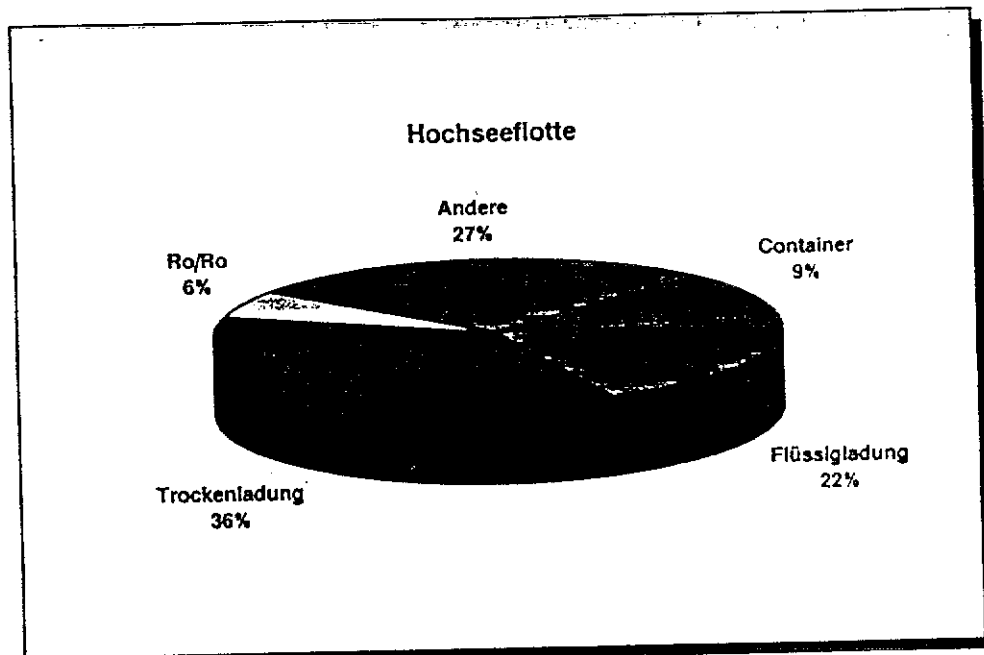
Quelle: Policy Research Corporation, 1993

Abb. 3: Zusammensetzung der Flotte der übrigen Welt nach Schiffsarten (Anzahl der Schiffe)

**Zahlenmäßige Zusammensetzung der Flotte der übrigen Welt
(prozentualer Anteil der verschiedenen Schiffsarten an der jeweiligen Flotte)**



541/95



Quelle: Policy Research Corporation, 1993