

Die Rolle des Short-Sea-Shipping in den TINA-Verkehrsnetzen des Ostseeraumes

Buchhofer, Ekkehard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Buchhofer, E. (2003). Die Rolle des Short-Sea-Shipping in den TINA-Verkehrsnetzen des Ostseeraumes. *Europa Regional*, 11.2003(2), 57-69. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48137-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Die Rolle des Short-Sea-Shipping in den TINA-Verkehrswegen des Ostseeraumes

EKKEHARD BUCHHOFER

Einleitung

Die TINA-Projekte (TINA: Transport Infrastructure Needs Assessment), die durch die EU gefördert werden (im Wesentlichen durch Mittel aus dem ISPA-Fonds: *Instrument for Structural Policies for Pre-Accession*), lehnen sich an die für den Osten Europas definierten großräumigen Paneuropäischen Korridore (die nach dem Tagungsort der Europäischen Transportministerkonferenz/ECMT von 1994 benannten „Kreta-Korridore“; auch gelegentlich „Helsinki-Korridore“ genannt) an (vgl. Abb. 1). Die TINA-Netze beinhalten im Wesentlichen nur transnationale Landverkehrsnetze (Schiene, Straße, dazu einige Binnenwasserstraßen, ferner ausgewählte Seehäfen, vgl. Abb. 1, einige Flusshäfen, Flughäfen, einige sonstige Transportterminals). Im Kern geht es beim TINA-Prozess um die überaus kostspielige Aufwertung der in RGW-Zeiten extrem vernachlässigten Schie-

nen- und Fernstraßennetze in den EU-Beitrittsstaaten: 89 % der Gesamtkosten aller zu fördernden TINA-Projekte entfallen auf diese beiden dominierenden Transportwegesysteme (41 % Schiene, 48 % Straße, nach TINA Final Report 1999, S. 86).

Angesichts der enormen Aufwendungen für die Verbesserung von Straßen- und Schienennetzen, an deren Ende überdies die Ausbreitung der westeuropäischen Kraftverkehrsmisere nach Osten droht, stellt sich die Frage, wie weit angesichts der langen Ostseeküsten zumindest im nordöstlichen Teil der EU-Beitrittszone der Kurzstreckenseeverkehr (Short-Sea-Shipping: SSS) geeignet sein könnte, den alten Konflikt dualismus Straße/Schiene wenigstens in einigen wichtigen Ost-West-Verkehrsrelationen aufzubrechen, indem dort das Seeschiff zunehmend etwa die Aufgaben des LKW übernehme. Die bekannten Vorteile des Schiffs gegenüber allen

konkurrierenden Landverkehrsträgern (geringer Energieverbrauch, allgemein hohe Umweltverträglichkeit u. a.) haben indes bislang nicht dazu geführt, dass die Seewege auf der Ostsee in die Systeme der Kreta-Korridore oder der TINA-Netze integriert wurden. Übrigens enthalten auch die westeuropäischen TEN-Konzepte (TEN: Trans-Europäische-Netze) zwar ein „Leitschema Kombiniertes Verkehr“ (als umweltschonende Ausbaustrategie für bestimmte Landtransportwege), nicht jedoch ein „Leitschema SSS“ als ergänzende maritime Alternative zur Entlastung der engpassreichen küstenparallelen Straßen- und Schienenwege über mittlere Distanzen. Die Europäische Kommission beabsichtigt, erst ab dem Jahre 2004 im Zuge einer Überarbeitung der TEN so genannte „Hochgeschwindigkeitsseewege“ quasi als „Seekorridore“ in diese zu integrieren (Weißbuch ... 2001, S. 16).

Dabei ist die Frage nach möglichen Transportalternativen zur See in der europäischen Verkehrspolitik zwar erst seit Mitte der 1990er Jahre ein intensiver diskutierter Gegenstand, wie noch zu zeigen sein wird, doch hat die Transportpraxis im geographisch stark zergliederten Europa längst positive Antworten gefunden: Während der 1990er Jahre wurde im Bereich des Güterverkehrs in der EU das SSS hinsichtlich seiner Dynamik nur vom Straßengüterverkehr übertroffen, und dies auch nur knapp (vgl. Abb. 2), und am Ende des Jahrzehnts bewegte das Seeschiff immerhin 41 % des Güterverkehrs in der Gemeinschaft, der LKW 44 % (Weißbuch ... 2001, S. 24, 47). Dennoch gilt als unstrittig, dass damit noch längst nicht alle Reserven des küstennahen Seeverkehrs ausgeschöpft sind, insbesondere in mittleren und kürzeren Distanzbereichen.

Bezogen auf die Ostsee stellt sich die Frage, ob nicht angesichts ihrer langgestreckten südlichen und östli-

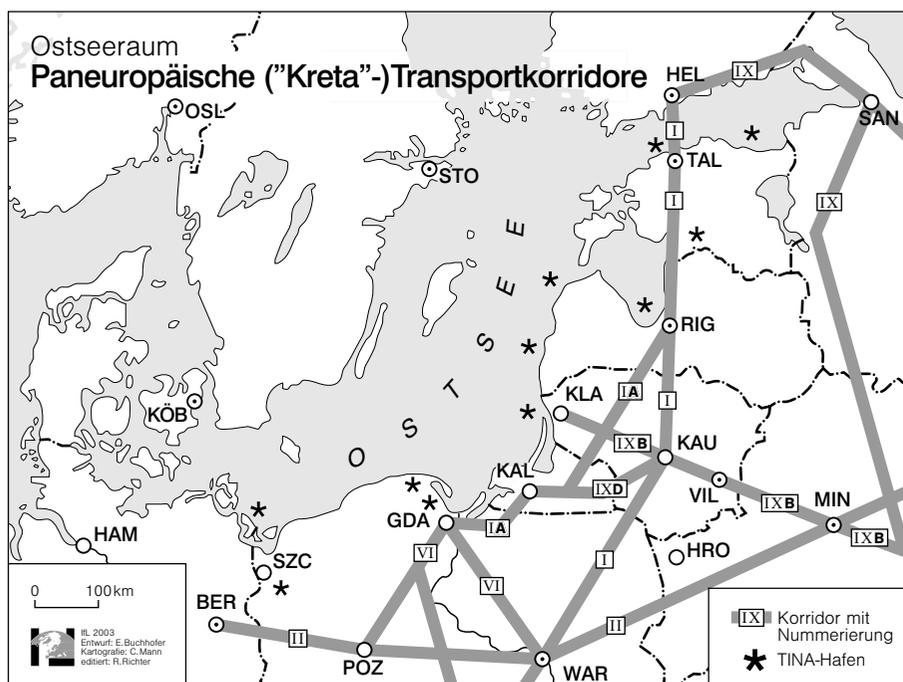


Abb. 1: Paneuropäische („Kreta“-) Transportkorridore im Ostseeraum

Quelle: The Crete Corridors. Progress Report. Compiled on the occasion of the Third Pan-European Transport Conference at Helsinki, June 1997

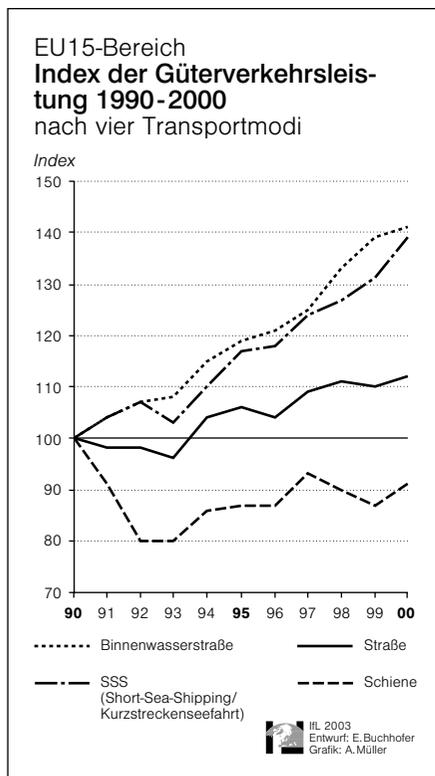


Abb. 2: Vier Gütertransportmodi (Wachstum 1990 - 2000, tkm) (SSS = Short Sea Shipping/ Kurzstreckenseeverkehr)

Quelle: nach Europ. Komm., DG TREN

chen Küstenlinien und im Gefolge der nach vollzogener EU-Osterweiterung erwarteten weiteren Belebung der Ost-West-Handelsströme gerade hier solche Reserven zu mobilisieren sind.

Short-Sea-Shipping: ein neues Paradigma in der europäischen Verkehrspolitik?

In den frühen Dokumenten der Europäischen Kommission zu einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik spielt der Kurzstreckenseeverkehr (wenn überhaupt) eine eher randliche Rolle. In ihrem ersten „Weißbuch“ zur gemeinsamen Verkehrspolitik von 1992, dem so genannten „Globalkonzept“ (s. u.) konzentriert sich die Kommission ganz auf das Wettbewerbsverhältnis von Straße, Schiene, Rohrleitung und Binnenwasserweg. Gleichwohl bildet der Seeverkehr in den diversen Leitschemata für den Straßen- und den Schienenverkehr sowie für den Kombinierten Verkehr (KV) durchaus ein integratives Glied, freilich nur dort, wo seine Leistungen in Form eines hochfrequenten Fährverkehrs in Meerengen (Ärmelkanal, Skandinavienverkehr u. a.) seinerzeit als natur-

bedingt (vorläufig) unumgänglich erscheinen. Von den Chancen eines küstenparallelen Seeverkehrs im Sinne einer vorteilhaften Transportalternative zum vielfältig behinderten Landverkehr war dagegen kaum die Rede.

Die beunruhigende Erfahrung einer zunehmenden Selbstblockade des europäischen Straßenverkehrs sowie die gemeinschaftliche Selbstverpflichtung, den CO₂-Ausstoß im Verkehr nachhaltig zu senken, rückten seit wenigen Jahren das SSS vermehrt in den Vordergrund der europäischen Verkehrspolitik (Motto: „from highway to waterway“). Von den besonders seit etwa 1995 in wachsender Zahl publizierten Resolutionen, Strategiepapieren und „Aktionsplänen“ zum Thema SSS seien im Folgenden einige der wichtigeren aufgeführt.

EU-Basisdokumente zum SSS

1992: Mitteilung der Kommission über „Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik. Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität“, 2. Dezember 1992 (KOM (92) 494 endg.)

1995: Mitteilung der Kommission über die „Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa“ vom 5. Juli 1995 (Dok KOM (95) 317 endg.) (Anhang „Korridor-Studie“)

1996: Entschließung des Rates über den Kurzstreckenseeverkehr vom 11. März 1996 (96/C99/01) Genehmigung eines „Aktionsprogramms“ (Fortschrittsberichte 1997, 1999, 2001)

1997: „Grünbuch“/Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure, 10.12.1997 (COM(97) 678 finals)

1999: Mitteilung der Kommission „Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette – Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht“ (KOM (1999) 317) („Verbundstrategie für Seekorridore“ gefordert)

2000: Entschließung des Rates vom 14. Februar 2000 zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (2000/C56/02)

2001: „Weißbuch“: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichen-

stellungen für die Zukunft“, 12. September 2001

(KOM (2001) 370)

(Konzept der „Hochgeschwindigkeitsseewege“)

2002: Informelles EU-Ratstreffen in Gijón: Verabschiedung eines „Aktionsplanes zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs“

(„Erklärung von Gijón“)

(Laufzeit bis 2. Halbjahr 2004, „European Motorways of the Sea“ als Bestandteil der TEN, Prioritätskataloge, technische Modernisierung der Hardware und Software)

SSS-Politik abseits der EU

Seit 1992: alle 2 Jahre *Short Sea Shipping Conference* (zuletzt 2002 in Athen)

Seit 1997: Gründung von (bislang 13) nationalen *Short Sea Shipping Promotion Centers/SPC*, Koordinierung seit 2001 im *European Shortsea Network/ESN*

2000: ECMT (Europäische Transportminister-Konferenz)-Tagung in Prag (30./31. Mai 2000): Annahme eines Reports „Short Sea Shipping: An Alternative to European Inland Transport or a Complementary Mode“

Es seien die zitierten Dokumente hier nicht im Einzelnen analysiert, es sei nur darauf verwiesen, dass sich durch die Mehrzahl der neueren Arbeitspapiere wie ein roter Faden die Idee einer „Korridor“-artigen Verstetigung zumindest einiger SSS-Routen zieht: Begriffe wie „Seekorridor“ (s. o.) oder „Hochgeschwindigkeits-Seeweg“ oder „Motorway of the Sea“ (Meeresautobahn) entbehren zwar derzeit noch einer näheren technischen Konkretisierung, doch deuten sie offenbar bereits an, dass mit ihrer Realisierung künftig eine Erweiterung der bisherigen landgebundenen Korridor-Konzepte (TEN, TINA, Kreta-Korridore) auf maritimer Ebene erreicht werden soll.

Einen vorläufigen Höhepunkt dieser Bestrebungen bildet die sog. „Erklärung von Gijón“, die auf einem informellen EU-Ratstreffen im Juni 2002 verabschiedet wurde und in der die im Verkehrs-„Weißbuch“ von 2001 beschworene Idee eines „Hochgeschwindigkeitsseewege“-Konzepts aufgegriffen und näher an das multimodale TEN-Konzept herangeführt wird.

Für die TINA-Korridore, die – da außerhalb des EU15-Bereichs gelegen – in dem Dokument nicht explizit erwähnt werden, darf die unmittelbare Relevanz der „Motorways of the Sea“-Vorstellungen gleichwohl vorausgesetzt werden. Dieses Dokument erhebt den Anspruch eines „Aktionsplanes“ für das SSS (im Rahmen der TEN!) erstmals mit recht kurzfristiger Terminierung (2004). Es stellt einige konkrete Prioritätsforderungen auf, u. a. mit Blick auf die Entwicklung interoperabler intermodaler Transporteinheiten, spezieller neuartiger Schiffstypen, die Einrichtung leistungsfähiger übergreifender Kontraktierungssysteme (gestützt auf harmonisierte Softwaregrundlagen). Diese bereits für EU15-Verhältnisse als überaus ehrgeizig einzuschätzenden Zielansätze dürften allerdings im ostbaltischen TINA-Bereich vorerst kaum konkrete Folgen zeitigen, zumal hier fürs Erste die Implementierung der vernachlässigten landgebundenen TINA-Netze die knappen Ressourcen weitgehend binden dürfte.

Unter den inzwischen zahlreichen SSS-Initiativen, die auch abseits des institutionellen EU-Rahmens entstehen, verdient die Gründung von so genannten nationalen „Short Sea Shipping Promotion Centers“ (SPC) (zuerst 1997 in den Niederlanden, im Ostseeraum zunächst im Jahre 2000 in Dänemark, Finnland und Schweden, im Jahre 2001 schließlich auch in Polen und Deutschland gegründet) besonders hervorgehoben zu werden. Am Beispiel des deutschen SPC lässt sich der betont praxisnahe Charakter dieser Institutionen verdeutlichen.

Das deutsche SPC wird vom „Verein zur Förderung des Kurzstrecken-seeverkehrs e.V.“ betrieben, und zwar in der Form einer Public Private Partnership des Bundesverkehrsministeriums (Bürositz des SPC), der deutschen Küstenländer (plus NRW), einiger deutscher Reedereien, Speditoren, Hafenumschlagsbetriebe, Häfen, Schiffsmakler und der Arbeitsgemeinschaft Binnenschiffahrt (www.shortseashipping.de/de/wir/wir.html, 13.07.03). Neben fachbezogener politischer Lobbyarbeit ist das SPC bestrebt, Industrie, Handel und Speditionswesen im Sinne einer stärkeren Nutzung des SSS kundennah und neutral zu beraten. Zu diesem Zweck

bemüht es sich derzeit um die Entwicklung intermodaler Logistikkonzepte, gestützt auf Datenbank-Informationen zum europaweiten SSS.

Mit ähnlicher Zielsetzung (wenn auch mit z. T. stark abweichenden Organisationsformen) betätigen sich die anderen SPC, die sich inzwischen in 13 europäischen Küstenstaaten etabliert und mit dem „European Short-sea Network“ (ESN) eine gemeinsame transportpolitische Plattform geschaffen haben, die derzeit allerdings noch ohne organisatorischen Unterbau auskommen muss. Hier ist alles im Fluss, und die Etablierung weiterer SPC, etwa im Baltikum, dürfte folgen.

Verlagerungspotenziale im Kombinierten Verkehr (KV) from-road-to-sea in Europa?

Wenn es sich beim Kurzstreckenseeverkehr (SSS) nicht gerade um den Spezialfall des port-to-port-Verkehrs handelt (Transportanlass: im Hafen A produzierte Güter sollen im Hafen B verbraucht werden), wird man den SSS-Verkehr in der Realität zumeist als (maritimen) Bestandteil von intermodalen Transportketten des Kombinierten Verkehrs begreifen. Dabei wird unter dem Schlüsselbegriff KV „die Verbindung von mindestens zwei Verkehrsträgern in einer Transportkette (verstanden), wobei die Ware das Transportgefäß nicht wechselt und der überwiegende Teil der Strecke mit Eisenbahn, Binnen- oder Seeschiff, mit einem möglichst kurzen Straßen- vor- und -nachlauf, bewältigt wird“ (Definition der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den KV, UIRR; www.uirr.com/deutsch/Blickpunkt/blickpun.htm, 12.06.01).

In unserem Zusammenhang übernimmt also der SSS-Transport den sog. Hauptlauf in der KV-Transportkette, während die Vor- und Nachläufe vom LKW/Trailer (bzw. auch von der Schiene) bewältigt werden. Der maritime Hauptlauf wird von Häfen eingefasst, die als Schnittstellen des Land-See-Verkehrs fungieren. Die wesentlichen Kostenvorteile sind dabei im Hauptlauf zu erzielen, in dem das Seeschiff seine erwähnten vielfältigen Wettbewerbsvorteile gegenüber dem landgebundenen Verkehr ausspielen kann (niedrigere Energie-, Personal- und sonstige Transportkosten je tkm, keine Fahrtunterbrechungen bzw. -ver-

zögerungen auf See sowie minimale Umweltbeeinträchtigungen im Regelfall u. a.).

Demgegenüber sind Vor- und Nachlauf deutlich kostenträchtiger (je tkm), insbesondere wenn man auch die vergleichsweise hohen Unfallkosten und Umweltschäden des Straßenverkehrs in die Kostenanalyse einbezieht. Darüber hinaus werden den Straßenbenutzern zunehmend die erheblichen Infrastrukturkosten (Kosten von Wegebau und -unterhaltung usw.) direkt (z. B. via Mautgebühren) oder indirekt (z. B. via Steuerbelastungen) angelastet, während der Seeweg in der Regel als quasi kosten- und dabei störungsfreier Transportweg zu nutzen ist (wenn man einmal von gelegentlichen Kosten etwa von Lotsen- oder Eisbrecherdiensten absieht).

Aus den vorangegangenen Darlegungen ergibt sich, dass der Seeverkehr immer dann besonders gute Wettbewerbschancen im Blick auf den küstenparallelen Straßenverkehr haben dürfte, wenn sein Anteil innerhalb der KV-Transportkette besonders groß ist und die Vor- und Nachläufe zu Lande besonders kurz sind. Wenn der auf See gefahrene Hauptlauf dagegen eher kurz ist (also im Ostseebereich z. B. unter 250 km), dann werden Vor- und Nachlauf schon sehr knapp bemessen (u. U. von lokaler Dimension) sein müssen, wenn das Seeschiff überhaupt eine Chance erhalten soll (immer gleiche sonstige Transportumstände vorausgesetzt). In jedem Falle wird allein das Vorhandensein größerer Bevölkerungs- und Wirtschaftspotenziale im nahen Umfeld der Häfen hier die Wettbewerbsposition des SSS im küstenparallelen Verkehr grundsätzlich eher stärken.

Welche Gütergruppen eignen sich zur Verlagerung?

Die Chancen des SSS gegenüber dem LKW/Trailer hängen aber offensichtlich nicht nur von einigen geographischen Parametern oder vom Einsatz fortschrittlicher maritimer Hard- bzw. Software auf See und in den Häfen ab. Eine Grundsatzfrage lautet: Welche Gütertransporte, die bislang den Landweg benutzen, eignen sich überhaupt zur Verlagerung auf das Seeschiff (und welche eher weniger)? Hierzu bietet das deutsche SPC erste Antworten (vgl. DIETZ 2002, außerdem

www.shortseashipping.de./de/logistik/logistik.html, 29.08.02).

Demnach können – stets unter entsprechenden geographischen Bedingungen – grundsätzlich alle Güter, die in großer Menge bei etwa konstanter Nachfrage zu bewegen sind, als besonders verlagerungsgeeignet (SSS-affin) gelten. Dazu gehören (gerade auch im Ostseeraum) Holz und Papier, Stahl, Chemikalien und andere Massengüter. Diese Waren werden allerdings bereits heute ganz überwiegend im Hauptlauf mit dem Seeschiff bewegt, so dass hier kaum noch Reserven für das SSS zu mobilisieren sein dürften. Günstiger sieht es bei einigen massenhaften (dabei containerfähigen) Stückgütern wie Nahrungsmitteln, Getränken und Textilien aus, auch bei Autoteilen und ähnlichen industriellen Standarderzeugnissen, bei denen es eine quasi kontinuierliche und einigermaßen kalkulierbare Nachfrage gibt. Solche Gütergruppen dürften sich derzeit noch am ehesten einem vermehrten from-road-to-sea-Trend öffnen lassen.

Als weniger SSS-affin gelten Güter, die in kleinen Mengen und darüber hinaus unregelmäßig nachgefragt werden, oder solche, die in engen Zeitfenstern (just-in-time) bereitzustellen sind (zeitsensible Güter). Dabei handelt es sich häufig um hochwertige Waren, die ihren Weg normalerweise über den LKW/Trailer (oder das Flugzeug) nehmen. Um in diesen interessanten Markt einzudringen, bedarf die Küstenschifffahrt einer deutlichen Flexibilisierung, eines erheblichen Umbaus im Hard- und Softwarebereich, wie er im vorangegangenen Kapitel skizziert wurde (Einsatz schneller Schiffstypen, Ausbau telematikgestützter logistischer Transportketten im Sinne von Konzepten einer „nassen Autobahn“ usw.). Bei diesen Anstrengungen wird zu ungleich größeren Anteilen Privatkapital zu mobilisieren sein als dies etwa beim Ausbau landgebundener Transportinfrastrukturen der Fall zu sein pflegt.

Es wurde u. a. die rasch zunehmende Containerisierung des Seefrachtverkehrs angesprochen, die eine bedeutende Beschleunigung vor allem der Umschlagvorgänge in den Häfen ermöglichte und die von daher ein zentrales Vehikel zur Einrichtung leistungsstarker Transportketten im (ge-

brochenen) Land-See-Verkehr sein müsste. Allerdings können die sich hier bietenden Optimierungspotenziale noch nicht zufriedenstellend mobilisiert werden, da auf See und auf der Landstraße bislang noch unterschiedliche Normbehälter-Standards Verwendung finden: Der auf dem Schiff weltweit beförderte ISO-Standardcontainer kann nur mit bis zu 26 Standard-Paletten europäischen Typs befüllt werden, wie sie im innereuropäischen Frachtverkehr üblich sind, während der LKW/Trailer bis zu 36 Stück aufnehmen kann. Daraus ergibt sich eine mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des im Schiffsverkehr üblichen ISO-Containers, dessen seit jeher an angelsächsischen Standards orientierte Abmessungen bis auf weiteres als unverrückbar gelten dürften (Bericht des Bundesministeriums für Verkehr 2001).

An diesem Beispiel wird deutlich, dass die Transportwirtschaften zu Lande und zur See vielfach unterschiedliche Maßstandards verwenden. Dies ist auch ein Ausdruck für die mentale Distanz zwischen beiden Transportsphären: Nicht zufällig rufen IPC-Vertreter gern zu einer Überwindung des traditionell LKW-fixierten Denkens bei großen Teilen des Transport-Speditionsgewerbes auf. Mangelnde Kenntnis bereits der maritimen Transport-Fachsprache und der sich dahinter verbergenden fremden Welt von Schifffahrt und Hafengewirtschaft verstellen noch allzu vielen Spediteuren den Blick auf die dort wartenden Frachternativen (DIETZ 2002). Hier liegt ein zu wenig beachtetes psychologisches Hemmnis, das einem breiten Umsteuern „from-road-to-sea“ nachhaltig im Wege stehen dürfte.

„Meeresautobahnen“ (Motorways of the Sea) als künftige Bestandteile der TEN- und der TINA-Netze

Ehe die konkreten Schifffahrtsbedingungen in der südlichen und östlichen Ostsee betrachtet werden, sei zuvor in aller Kürze die grundsätzliche technisch-organisatorische Frage nach möglichen Inhalten der vagen Motorways-of-the-Sea-Formel diskutiert: Wie könnte ein „Seekorridor“ im Rahmen der europäischen Transportnetze praktisch beschaffen sein und funktionieren? Um dies auszuloten, wurde eine von der EU finanzierte (und 1998 abgeschlossene) Machbarkeitsstudie,

die sog. *EMMA-Studie* durchgeführt (European Marine Motorways-Analyse). Als Testrouten wurden exemplarisch einige wichtige westeuropäische Transportrelationen des Intra-EU15-Verkehrs außerhalb des Ostseeraums in ihren möglichen Perspektiven untersucht (u. a. Göteborg-Zeebrügge, Barcelona-Genua).

Im Kern der Studie standen praktische Fragen wie diejenigen nach den zu erfüllenden Bedingungen, unter denen das Seeschiff im Güterverkehr dem bisher dominierenden LKW (bzw. Trailer) von der verladenden Wirtschaft vorgezogen würde. Dabei spielten die Erwartungen dieses Wirtschaftszweiges bei den empirischen Erhebungen eine zentrale Rolle. Die Forderungen an die Angebotsseite zielen der Studie zufolge letztlich auf bestimmte Ausstattungen der Transport-Hardware und -Software (www.ub.es/geoport/description.htm#4.1, 22.11.02):

• Hardware-Ausstattung:

- Einsatz neuartiger Hochgeschwindigkeitsschiffe mit niedrigem Energieverbrauch
- Einsatz neuartiger ISO-Container mit verbessertem Zuschnitt auf die gängigen Europaletten
- Vermehrter Einsatz moderner Containerkräne in den wichtigsten Schnittstellen-Häfen

• Software-Ausstattung:

- Beschleunigung der road-to-ship- (bzw. ship-to-road-) Operationen in den Häfen
- Optimierung des Transportketten-Managements im door-to-door-Transport (Einsatz hochspezialisierter Logistik-Dienstleister)
- Breiter Einsatz von Mitteln der Transporttelematik
- Abstimmung der Häfen in punkto Verwaltungsstrukturen und Kontrollwesen, Gewährung fairer Servicepreise, Sicherstellung einer umfassenden transnationalen Kompatibilität der Hafenausstattungen in technischer und organisatorischer Hinsicht

Im Ergebnis aller dieser Verbesserungen wird eine deutliche Aufwertung des Linien-Frachtverkehrs erwartet, wie sie sich der europäische Spediteur offenbar wünscht: eine hohe Pünktlichkeit und eine entschieden verbesserte Häufigkeit der Liniendienste

(mindestens täglicher Verkehr und dies ganzjährig und möglichst wetterunabhängig!). Dabei sollte nach den Vorstellungen der befragten Transportunternehmen der so erzielbare door-to-door-Preis via SSS-Kette höchstens dem entsprechenden LKW-Tarif gleichkommen, müssten die Transportzeiten des SSS-gestützten Verkehrs kürzer sein als im Straßentransport. Die Autoren der EMMA-Studie projizierten schließlich vor allem die letztgenannten Kriterien (Preisniveau, Transportzeit) auf die ausgewählten Testrouten und kamen zu dem Ergebnis, dass die jeweilige SSS-Variante unter nordeuropäischen Bedingungen (hohe Arbeitskosten!) weiterhin Wettbewerbsnachteile gegenüber dem LKW-/Trailertransport zu erwarten habe, während die künftigen Chancen des SSS bei den mediterranen Relationen als deutlich besser eingeschätzt werden.

Die in der EMMA-Studie postulierten hohen Qualitätsanforderungen an die Küstenschifffahrt übersteigen die derzeitige Realität bereits im EU15-Raum erheblich, und sie tun dies umso mehr im Ostseeraum mit seinen wirtschaftspolitischen Zerklüftungen und den bekannten Ausstattungsdefiziten vor allem in den Transformationsstaaten. Dennoch zeichnen sich im Einzelnen bereits Verbesserungen ab, die besonders einige Hardwareaspekte betreffen. So sind neben den derzeit weithin üblichen, nur etwa 13 bis 20 kn (1 Knoten = 1,852 km/h) „schnellen“ Vielweckschiffen auf der Ostsee seit 2002 so genannte „Superfast“-Fährschiffe (vorläufig nur im Linienverkehr Rostock-Hanko, etwa 28 bis 30 kn!) im Einsatz. Damit wurde der erste Schritt zur *fastship*-Ära (ca. 30 kn) vollzogen, während das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsschiffs (*high-speed ship*, ca. 40 kn), wie es sich in ersten Prototypen von Gasturbinen-Katamaranen ankündigt, noch auf sich warten lässt. Die hier sich andeutende Entwicklung zu immer schnelleren Schiffstypen wird allerdings, wie die EMMA-Studie zeigt, vorerst vor allem durch erhebliche Mängel in der Wirtschaftlichkeit der neuen Entwicklungen (überaus hoher Energieverbrauch, allzu geringe Ladekapazität u. a.) in Grenzen gehalten.

Auch hinsichtlich des Transportkettenmanagements lassen sich im Ost-

seeverkehr (auf der vorhandenen Hardware-Basis) gewisse positive Entwicklungen – im Sinne einer Ausnutzung küstenparalleler SSS-Wasserwege – beobachten. So bietet das besonders im Landverkehr starke Logistikunternehmen Schenker – wie auch andere Unternehmen – door-to-door-Containerdienste in der Linie Hamburg-Baltikum an, mit jeweils langen Seeverkehrsanteilen. Auf diese Weise können die zeitaufwändigen Grenzaufenthalte, wie sie auf den parallelen Landwegen anzufallen pflegen (D/PL, PL/LIT usw.), vermieden werden.

Die von der EMMA-Studie angelegten Verbesserungen bilden – im Verein mit den in der Ostseeschifffahrt derzeit erkennbaren (bzw. sich abzeichnenden) praktischen Neuerungen in einzelnen Teilbereichen – zweifellos bereits zentrale Bestandteile eines künftigen meeresbezogenen Korridorkonzepts. Dessen technische Umrisse erscheinen indessen noch als allzu lückenhaft und vage, als dass sie sich umstandslos mit den landseitigen TEN/TINA-Konzepten zu einer kohärenten Einheit verbinden ließen.

Einige Rahmenbedingungen für die Einrichtung „nasser Transportketten“ im Ostseeraum

Die bislang betrachteten allgemeinen Probleme des Short-Sea-Shipping in Europa finden in der Ostseeregion, speziell in den TINA-Staaten (Polen, Baltikum) ihre besonderen Ausprägungen, von denen nunmehr die Rede sein soll.

Hier weisen die „Kreta-Korridore“ als multimodales Transportwege-Leit-schema eine im Ganzen eher küstenparallele Nordost-Südwest-Ausrichtung auf – mit einer einzigen „Lücke“: zwischen Danzig (Gdańsk) und Stettin (Szczecin), vgl. *Abb. 1*. Die Fernstraßenprojekte, bekannt unter den Bezeichnungen „Via Baltica“ bzw. „Via Hanseatica“, werden – nach ihrer Fertigstellung – u. a. der Herstellung schneller küstennaher Verbindungen zwischen den ostbaltischen Häfen dienen. Diese Projekte werden von der EU mit Nachdruck unterstützt, da von ihnen regionale Integrationsimpulse nach der EU-Osterweiterung erwartet werden. Mit Blick auf die ebenfalls anvisierte Stärkung der Küstenschifffahrtsalternative sind von den

landgebundenen Kreta-Projekten allerdings eher kontraproduktive Wirkungen zu erwarten, da sie gerade dem hier ohnehin stark expandierenden LKW-Verkehr zusätzliche Vorteile verschaffen werden.

Die küstenparallele Ausrichtung der Kreta-Korridore kreuzt im ostbaltischen Raum die traditionellen Warenströme im rechten Winkel: diese Ströme bestehen seit jeher ganz überwiegend aus Transitbewegungen russischer Massengüter zu den ostbaltischen Exporthäfen zwischen Danzig und St. Petersburg. Bereits im ausgehenden 19. Jh. bestand ein breiter Fächer von „Getreidebahnen“, die aus der Tiefe des russisch-ukrainischen Raumes auf Häfen wie Königsberg (Kaliningrad)/Memel (Klaipeda), Libau (Liepājā), Riga und Reval (Tallinn) zielten, die untereinander nahezu ohne Landverbindung waren. Heute werden anstelle des russischen Getreides vor allem Rohöl, Metalle, Holz usw. aus den GUS-Staaten per Bahn an die Küste transportiert, d. h., die ostbaltischen Häfen sind in hohem Maße weiterhin Rohstoffexporthäfen für das weitere GUS-Hinterland und gerade in dieser Hinsicht seit den 1980er Jahren recht gut ausgebaut worden (BUCHHOFFER 1995, S. 73).

Selbst heute gilt – nach den radikalen politischen Umbauten der Jahre ab 1990 – für die Schifffahrt auf der südlichen und östlichen Ostsee noch das Grundschema: großvolumige Massengüterbewegungen in der Ost-West-Richtung, in der Gegenrichtung hauptsächlich Industrieerzeugnisse mit deutlich geringerem Gewicht (aber hohem Wert!), so dass von unpaarigen Ladungsströmen gesprochen werden muss (ASSMANN 2000, S. 11), die häufige und kostspielige Leerfahrten einschließen.

Die GUS-Transite nehmen z. T. die dominierende Position im Umschlag der ostbaltischen Häfen ein.

Transitanteile 2001, zusammengestellt nach BPO-Hafendaten:

Helsinki	13 %
Kotka	33 %
Tallinn	76 %
Riga	78 %
Windau (Ventspils)	90 %
Libau	50 %
Memel	64 %

Größere Teile der in diesem Zusammenhang bewegten Exportgüter (z. B.

Rohöl, Holz) verlassen die Ostsee, ja Europa, so dass sie auch von daher im Sinne des Short-Sea-Shipping außer Betracht bleiben können. Es ist aber bereits zu erkennen, dass mit wachsender „Reife“ der europäischen Transportmärkte generell der Massengüteranteil zurückgeht und der Anteil der verarbeiteten, veredelten Produkte eher steigt, eine Tendenz, an der auch die Zunahme des intraindustriellen Handels beteiligt ist (HERRMANN et al. 1996). Von daher lässt sich ableiten, dass auch in der Ostseeschifffahrt die Zukunft dem Transport von Behältern im KV gehört, und dies vermehrt im Rahmen multimodaler, integrierter Transportketten. Gerade in diesen Zusammenhang gehört die Frage nach den Entwicklungsperspektiven des SSS im südlichen und östlichen Ostseebereich.

Expansion des Behälterverkehrs auch auf der Ostsee

Auf der Ostsee insgesamt werden derzeit etwa 7 % des globalen Seeverkehrs abgewickelt, und die jährlichen Zuwachsraten in diesem extrem befahrenen Binnenmeer liegen gegenwärtig und mittelfristig bei etwa 3 % (BREITZMANN 1997). Diese Zahlen umfassen auch den Massengüterverkehr, dessen Volumen dasjenige der transportierten Stückgüter deutlich übersteigen dürfte (hier wie bei vielen anderen Aspekten des SSS auf der Ostsee ist das weitgehende Fehlen statistischer Grunddaten zu beklagen). Auf diesen letztgenannten Sektor werden die folgenden Ausführungen zu beziehen sein, d. h. im Kern auf den Transport von geschlossenen Behältern (ISO-Container, LKW/Trailer). Also wird der Verkehr von Spezialschiffen für den Containertransport, von Ro-Ro-Schiffen für den LKW- und den Trailer-Transport sowie von Universalschiffen, die alle Arten von Behälterverkehr abwickeln können, im Mittelpunkt stehen.

Die zügige Abwicklung des Behälterverkehrs erfordert im Hardware-Bereich, der hier zunächst allein zu betrachten ist, erhebliche Investitionen in die Hafenschiffslotten sowie in die Hafeninfrastrukturen, die bis 1990 stark auf den Massengüterverkehr (Rohöl, Kohle, Getreide u. a.) hin entwickelt worden waren. Die

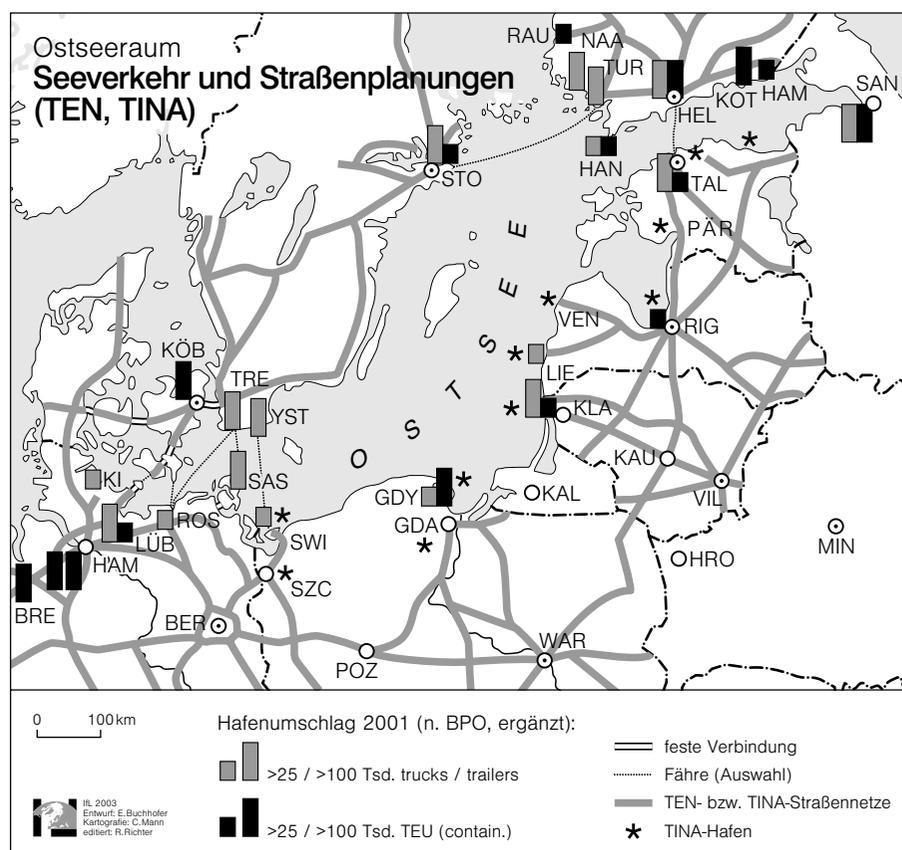


Abb. 3: Seeverkehr und Straßenplanung (TEN, TINA) im Ostseeraum
 Quelle: TINA Final Report 1999

heutige Leistungsfähigkeit der einzelnen Ostseehäfen bei den modernen Schlüsselkompetenzen (Container, Ro-Ro) lässt sich indirekt an den einschlägigen Umschlagszahlen ablesen (vgl. Abb. 3).

Dabei wird deutlich, dass im Containerumschlag generell eine starke regionale Streuung (d. h. eine Verteilung auf viele kleine und mittlere Kapazitäten) zu beobachten ist. Gleichzeitig zeigt sich eine räumliche Polarisierung über die größtmögliche Distanz (Schwerpunkte: finnische Häfen und St. Petersburg im Nordosten, Hamburg und die bremischen Häfen im Südwesten). Hierin deutet sich offenbar u. a. die Tendenz zu einer möglichst weiten Ausdehnung des SSS-Hauptlaufs im KV mit Containern an. Anders sind die Schwerpunkt-Standorte der Ro-Ro-Leistungen verteilt: Hier werden die intensivsten LKW-Bewegungen in stark frequentierten Fährhäfen an Meerengen beobachtet (z. B. Helsinki-Tallinn, Südschweden-Vorpommern, Turku-Stockholm, dazu aber auch: Sassnitz-Memel), die nur im letztgenannten Fall bereits heute deutlich dem küstenparallelen SSS dienen.

Im Ganzen gesehen sind vor allem die Container-Kompetenzen (eingeschränkt auch die Ro-Ro-Kompetenzen) in den Ostseehäfen eher schwach entwickelt, etwa wenn man sie mit den enormen Kapazitäten der sog. Nordsee-Range vergleicht. Dies hängt mit den vergleichsweise geringen Wirtschaftspotenzialen im Ostseeraum zusammen, daneben auch mit Problemen der Fahrwassertiefe, wie noch zu zeigen sein wird. Vor allem im nordeuropäischen Containerverkehr zu Wasser wird die integrale Rolle Hamburgs als zentraler Anlaufhafen für die auf der Ostsee verkehrenden kleinen *feeder*-Schiffe überdeutlich.

In welchem Umfang die Aufwertungserfordernisse der ostmitteleuropäischen Ostseehäfen im Hinblick auf eine Verbesserung der Behälterschifffahrt in der TINA-Investitionsstrategie sichtbar werden, soll im abschließenden Kapitel analysiert werden. Generell lässt sich feststellen, dass die wesentlichen Schwächen vieler Ostseehäfen weniger bei der „harten“ Hafeninfrastruktur als vielmehr bei bestimmten negativen Aspekten der Hafen-„Software“ zu sehen sind, so

z. B. bei Mängeln, die mit der starken politischen Zersplitterung verbunden sind (verbreitetes nationales „Kirch-turmdenken“), bei bestimmten tradierten mentalen Einstellungen (Korruption u. a.; vgl. LAASER u. SOLTWEDEL 1999, S. 216ff.). Derartige „weiche“ Defizite erschließen sich freilich nicht kurzfristigem technischem Zugriff und seien hier nicht weiter vertieft. Sie sollten aber bei der Einschätzung der Chancen einer Integration des SSS in das TINA-System stets berücksichtigt werden.

Die Einrichtung „nasser Transportketten“ im Ostseeraum hat u. a. auch etliche *geographische Dimensionen*. Unter ihnen fallen zunächst die klimatischen Probleme (winterliche Vereisung und Sturmbedrohung von Häfen und Fährrouen besonders nördlich des 56. Breitengrades) ins Blickfeld, die hier dem Schiffsverkehr saisonale Schranken auferlegen. Diese können jedoch – soweit vom Eisproblem die Rede ist – durch Einsatz von Eisbrechern bzw. von Frachtschiffen der höheren Eisklassen weitgehend aufgehoben werden.

Abgesehen davon, dass die Schifffahrt in diesen Fällen durch zusätzliche Kosten belastet wird (was ihre Wettbewerbsfähigkeit mit der Landstraße – besonders auf kürzeren Distanzen – beeinträchtigt), zeigt die Praxis, dass vor allem im Winterhalbjahr witterungsbedingte Störungen des Fährverkehrs nicht ausgeschlossen werden können. Das muss eine zentrale Forderung des im Zuge der zuvor zitierten EMMA-Studie befragten Speditionsgewerbes an das SSS-Angebot berühren, nämlich die nach einem kontinuierlichen, jederzeit verlässlichen, quasi fahrplangerechten Transportangebot zur See. Doch zeigt sich, dass eine solche, an engen Zeitfenstern orientierte Transportleistung auch zu Lande im östlichen Ostseeraum bis auf weiteres nur schwer zu realisieren sein wird, so dass die nicht zu leugnenden klimabedingten Benachteiligungen der Küstenschifffahrt weniger wettbewerbswirksam sein dürften als es zunächst den Anschein haben mag. Jedenfalls wird es weiterer (technischer, organisatorischer) Anstrengungen auf transnationaler Ebene bedürfen, die negativen Klimaeinflüsse auf die Ostseeschifffahrt weiter zu reduzieren.

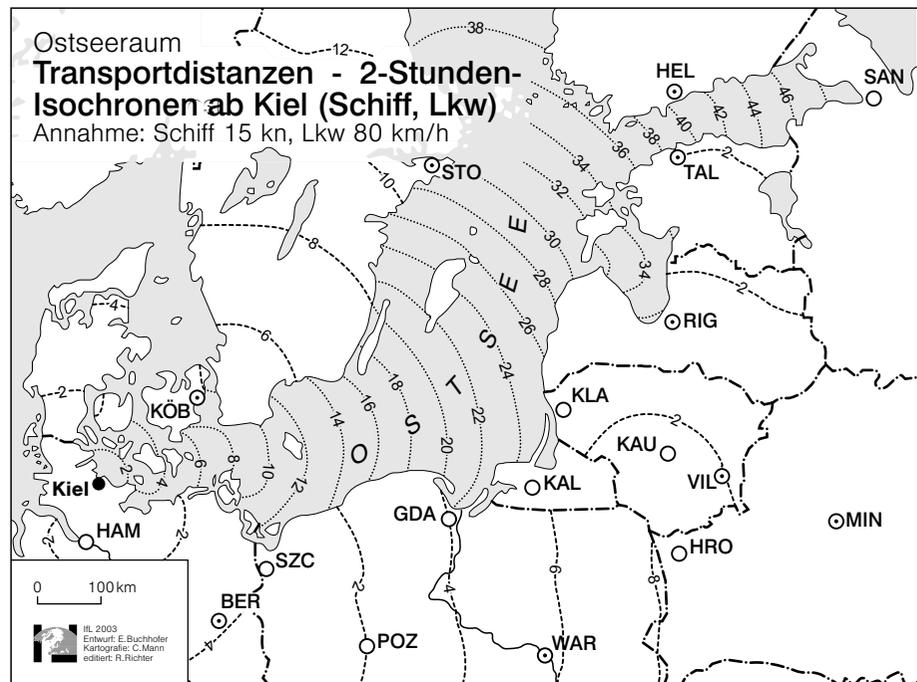


Abb. 4: Transportdistanzen im Ostseeraum – 2-Stunden-Isochronen ab Kiel (LKW-Schiff)
Quelle: eigener Entwurf

Zu lange Transportzeiten auf der Ostsee?

Zu den Messgrößen einer funktionierenden „Meeresautobahn“ gehört außer der Häufigkeit und der Regelmäßigkeit der Fährdienste u. a. auch die Reisegeschwindigkeit der eingesetzten Frachtschiffe, die mit derjenigen der konkurrierenden Landtransportmittel offenkundig nicht Schritt zu halten vermag (dies ist eines der anscheinend stärkeren Argumente, das große Teile des europäischen Speditionsgewerbes – oft bereits „intuitiv“ – von einer Einschaltung des SSS in seine Transportketten bislang abhält). Laut EMMA-Studie wird unter den sieben „Hauptkriterien“ einer vergleichenden Bewertung von Land- und Seetransporten der Transportzeit immerhin der vierte Rang zugewiesen (den ersten Rang nimmt der Transportpreis ein).

Die Transportzeiten werden im Ostseeraum zu Lande und zur See durch zahlreiche (meist technische) Faktoren bestimmt. Während der Seeweg i. e. S. als störungs- und unterbrechungsfrei gelten darf (die beschriebenen gelegentlichen klimabedingten Störungen nicht gerechnet), treten auf den Landwegen vor allem an den zahlreichen Grenzkontrollpunkten regelmäßig schwer kalkulierbare, oft vielstündige Wartezeiten auf. Diese

heben die technischen Geschwindigkeitsvorteile von LKW und Bahn z. T. oder ganz wieder auf (ganz zu schweigen von den mit den Grenz-Stopps verbundenen Risiken für die Ladungssicherheit, die während des langen Seetransports entfallen).

In *Abbildung 4* wird der Versuch einer Illustration der unterschiedlichen Transportgeschwindigkeiten im Ostseeraum zu Lande (Beispiel LKW) und zu Wasser unternommen und zwar durch Simulation von Zweistunden-Isochronen beider Transportmedien (gerechnet ab Kiel ostwärts). Dabei wird dem LKW eine – jeweils innerstaatliche! – theoretische Fahrtgeschwindigkeit von 80 km/h unterstellt, während für das Frachtschiff eine Geschwindigkeit von 15 kn (ca. 28 km/h) angenommen wird, wie sie heute die zahlreichen Frachtschiffe von Reedereien wie „Unifeeder“, „Finlines“ oder „Lisco Baltic Service“ im Mittel realisieren (*Foto 1*).

Ein oberflächlicher erster Blick auf die Karte lässt in gewisser Weise an den Wettlauf zwischen Hase und Igel in der bekannten Tierfabel denken, doch stellen sich die nach *Abbildung 4* durch (angeblich) wesentlich höhere Geschwindigkeiten ausgezeichneten Transportleistungen auf den Landkorridoren bei realitätsnäherer Analyse bescheidener dar, wie am Beispiel des



Foto 1: Ostufierhafen Kiel (Eingangstafel): fahrplanmäßige Linienverkehre mit sechs Ostseehäfen (Stand Anfang 2003); ein zentraler Anlaufpunkt für den Ostsee-Linienverkehr über größere Distanzen (Baltikum, St. Petersburg, Finnland)

Foto: BUCHHOFER 2003

Schienenverkehrs illustriert werden mag: Das deutsch-polnische Güterverkehrsunternehmen „Polzug“ bietet derzeit im Rahmen multimodaler Transportketten direkte Güterzugverbindungen im KV-Hauptlauf zwischen Bremen/Hamburg und ostmitteleuropäischen Destinationen wie Warschau und Šeštakai (Süd-Litauen) an. Hierbei werden (jeweils im Hauptlauf!) im Mittel Reisegeschwindigkeiten von 32 bzw. 25 km/h erzielt oder umgerechnet 17 bzw. 13 kn (vgl. SCHÄBEL 2002, S. 67, 75). Für den LKW-Verkehr etwa zwischen Hamburg und Wilna (Vilnius) operiert das Speditionsunternehmen Schenker seinen Kunden gegenüber mit weit gefassten Zeitfenstern, was angesichts der erwähnten Unwägbarkeiten, die vor allem bei den Grenzübergängen lauern, nicht überraschen kann. Auf dieser Relation geht das erfahrene Unternehmen von einer mittleren LKW-Laufzeit von 72 Stunden aus, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h oder 11 kn entspricht. Die Wettbewerbssituation zwischen Landstraße und Seeweg (bei linearem Streckenverlauf) im EU15-Bereich mag an Vergleichsdaten verdeutlicht werden, die am Beispiel des Containertransports von Bremerhaven nach Cadiz gewonnen wurden: Danach war hier der

Seetransport um 30 % zeitaufwändiger, dafür der Landtransport aber um über das Dreifache teurer (Short sea shipping ... 2001, S. 11).

Bei einer perspektivischen Betrachtung zeichnen sich im Ostseeraum für die nächste Zukunft gewisse Beschleunigungsgewinne in den KV-Hauptläufen zu Wasser und zu Lande ab: im Falle des SSS durch weiter zunehmenden Einsatz von neuen, schnelleren Schiffen (mit 20 und mehr kn), im Landverkehr vor allem durch den Fortfall von Grenzkontrollzeiten nach der für 2004 angesetzten EU-Osterweiterung. Es erscheint indes fraglich, ob allein im Ergebnis dieser Neuerungen mittelfristig wettbewerbsentscheidende Transportzeitvorteile zugunsten des Seeweges erzielt werden können. Bei einer Berücksichtigung der jeweiligen gesamten door-to-door-Transportkette dürften eher in einer Beschleunigung des Hafenumschlags (d. h. an den KV-Schnittstellen) mobilisierbare Reserven liegen, und dabei wären Erfolge wohl weniger durch verbesserte Hardware in den Häfen als vielmehr durch den Einsatz moderner Software zu erzielen (effiziente Hafendienste, optimiertes Transportketten-Management auf der Basis entsprechender intermodaler Logistikkonzepte u. a.; vgl. Green Paper 1997, Annex III.7).

Das „Grünbuch“ der Kommission über die Seehäfen weist somit nicht ohne Grund den Häfen und ihrer Leistungsfähigkeit eine Schlüsselbedeutung für das Funktionieren von KV-Korridoren mit maritimem Hauptlauf zu (Green Paper a. a. O., 3.2). Dabei hängt die Leistung der Häfen ab von einer Kombination zahlreicher, in ständigem Wandel begriffener Ausstattungselemente technischer und organisatorischer Art, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Mangel an Tiefwasserhäfen an der Ostsee?

Zu diesen Elementen gehört nicht zuletzt ein fundamentaler geographischer Parameter, der sich nur bedingt beeinflussen lässt, der gleichwohl angedachts des allgemeinen Trends zu eher größeren Schiffsabmessungen im SSS gerade auch in der Ostsee vermehrt Beachtung findet, nämlich die Fahrwassertiefe (am Hafenkai, im Ansteuerungskanal, auf hoher See, in

den Ostseezugängen). Dieser Faktor sei mit Blick auf die Häfen an der südlichen und östlichen Ostsee diskutiert, die als Schnittstellen zwischen den bereits bestehenden Landtransportnetzen (Kreta-Korridore, TINA-Netze) und den angestrebten „Meeresautobahnen“ oder „Seekorridoren“ fungieren sollen.

Ozeantaugliche Schiffe finden in großer Zahl ihren Weg im Direktanlauf in die Ostseehäfen, und zwar entweder auf kurzem Wege über den Nord-Ostseekanal (NOK, zulässiger Tiefgang 9 m) oder auf einem weiten Umweg durch den Großen Belt (zusätzlicher Wegeaufwand, bezogen auf die Schifffahrtsstrecke Hamburg-Rostock: 430 sm oder 800 km). Diese natürliche Wasserstraße bietet eine durchgehende Fahrrinntiefe über 20 m und ist somit für alle Schiffe passierbar. Der Zutritt zur mittleren und östlichen Ostsee wird allerdings durch die Darßer Schwelle (ca. 17 m) behindert, deren Tiefenverhältnisse das Maß für die gesamte Ostseeschifffahrt östlich von Rostock setzen.

Der größte Teil der auf der Ostsee verkehrenden Ro-Ro-Fähren dient dem Meerengenverkehr über kurze Distanzen unter Einsatz von Schiffen mit z. T. geringem, den örtlichen Hafenverhältnissen jeweils angepasstem Tiefgang. Das Problem der geringen Hafentiefe spielt hier also in aller Regel keine Rolle. Anders verhält es sich mit dem Verkehr von Containerschiffen, denen im Konzept der „Motorways of the Sea“ eine zentrale Bedeutung zukommt.

Die derzeit größten weltmeergängigen Containerschiffe der sog. *Post-Panmax-Klasse* transportieren ca. 5 bis 8 000 TEU (20 Fuß-Standardcontainer: *Twenty feet Equivalent Units*) und haben Zugang zu den großen Hamburger Terminals, soweit ihr Tiefgang etwa 12,80 m nicht überschreitet. Sie können die Ostsee technisch zwar nicht durch den NOK, aber doch durch den Großen Belt erreichen und auch die Darßer Schwelle passieren, doch finden sich dann in der ganzen Ostsee nur Containerterminals mit maximalen Kaitiefen von etwa 10 m (darunter in Häfen mit Anschluss an die Helsinki- bzw. TINA-Netze: in Gdingen (Gdynia), Tallinn-Muuga und im finnischen Kotka; nach Auskunft der Häfen im Internet). Auch die

Service-Kapazitäten dieser Häfen liegen weit unter den Anforderungen der genannten Großschiffe (z. B. in Gdingen maximal 1 600 TEU/Tag), von den erheblichen Engpässen in den schwachen landseitigen Verteilerinfrastrukturen (Rangierkapazitäten u. a.) ganz zu schweigen. Somit ist derzeit kein einziger Ostseehafen in der Lage, die besonders wirtschaftlichen großen Containerschiffe der Post-Panmax-Klasse mit ihren deutlichen Skalenvorteilen zu bedienen.

Hamburg als wichtigster „Hub“ der Ostsee-Containerschiffahrt

So bildet vor allem der Hamburger Hafen den wichtigsten Verteilerpunkt („Hub“) der Ostsee-Containerschiffahrt, soweit der Anschluss an die Wirtschaftszentren in der EU und in Übersee herzustellen ist. Auf der Ostsee verkehren Flotten kleiner Feeder-Schiffe (Kapazität maximal etwa 1 500 TEU, in der Regel ca. 500 bis 800 TEU) mit NOK-fähigem Tiefgang (also unter 9 m), die in den meisten Ostseehäfen zwischen Swinemünde (Świnoujście) und Helsinki bedient werden können und von denen ein Großteil über den NOK regelmäßig die zentralen „Hubs“ in Hamburg bzw. Bremerhaven anläuft (Foto 2).

Da die gebührenpflichtige Passage durch den NOK (einschließlich der Schleusungen) ca. 8 bis 10 Stunden beansprucht, ist Anfang 2003 ein neuer Containerterminal bei Lübeck (Container Terminal Lübeck/CTL in Lübeck-Siems) eröffnet worden, von dem aus – als zeitsparende Alternative zum NOK – auf kurzem Schienenweg (80 km „Minilandbrücke“) der Container-Feeder-Verkehr auf der Ostsee mit Hilfe schneller Shuttle-Züge mit den modernsten Hamburger Terminals (Altenwerder, Burchardkai u. a.) verbunden wird. Die vor allem auf Betreiben der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) errichtete Anlage schließt gegenüber dem traditionellen NOK-Weg einen zusätzlichen Umladevorgang ein, was aber die Zeitersparnis der neuen Transportvariante nicht wesentlich beeinträchtigen soll. Der neue CTL macht Lübeck nunmehr zum neuen gateway-Hafen Hamburgs an der Ostsee. Aus der Sicht Hamburgs hat diese Lösung den Vorteil, dass sie die



Foto 2: Der Container-Feeder M/S „Alrek“ (Ladekapazität 150 TEU, Geschwindigkeit 15 kn, Tiefgang 6 m) kehrt von einer seiner zahlreichen Ostseefahrten in den Nordostseekanal (Bild) zurück; an seiner Bugspitze Schäden, die vom winterlichen Ostseeverkehr herrühren.

Foto: BUCHHOFER 2003

lukrative Post-Panmax-Schiffahrt weiter an die dynamisch wachsenden Hamburger Terminals bindet und somit ihr Vordringen in einige der ebenfalls expandierenden Ostseehäfen aufschiebt oder gar verhindert. Gleichzeitig könnte nach voller, erfolgreicher Inbetriebnahme der Hamburg-Lübecker „Minilandbrücke“ die Frequenz mancher Feeder-Dienste in der südlichen und östlichen Ostsee erhöht werden, so dass diese bereits in die Rolle einer künftigen „Meeresautobahn“ hineinwachsen könnten.

Man muss nicht unbedingt den Wettbewerbsstandpunkt der Hamburger Hafenleitung einnehmen, um in der bisherigen geräumigen Arbeitsteilung der nordeuropäischen Containerschiffahrt (Beschränkung der Post-Panmax-Schiffahrt auf die großen Nordseehäfen, Feederverkehre in der Ostsee) eine womöglich dauerhaft tragfähige Konstruktion sehen zu können: Gerade das Konzept von „Meeresautobahnen“ im Rahmen der TEN- bzw. TINA-Netze fordert von den SSS-Hauptläufen zur See hohe Transportfrequenzen (bei entsprechend verringerten Frachtmengen bzw. kleineren Schiffsgrößen), hohe Pünktlichkeit sowie Flexibilität, um möglichst oft paarigen Verkehr mit Rückfracht gewährleisten zu können. Diese Forderungen sind offenbar weniger durch Großschiffe als vielmehr durch klei-

nere, intelligent eingesetzte Feeder-Einheiten zu erfüllen. Der Forderung nach Einsatz von Post-Panmax-Schiffen im Containerverkehr auf der Ostsee (ROZENBERGS 2001) dürfte bereits der Mangel an wirtschaftsstarke Agglomerationen sowie die sehr geringe Einwohnerdichte in den Hafen-Hinterländern in den baltischen Küstenräumen entgegenstehen: Der Einsatz von Großschiffen stünde vor dem Dilemma einer geringen Auslastung (bei hoher Reisefrequenz) oder einer niedrigen Reisefrequenz (bei hoher Auslastung).

Unter den großstädtischen Häfen ließe sich mit überschaubarem Aufwand einzig der in raschem Ausbau begriffene Containerterminal im Tiefwasserhafen Tallinn-Muuga auf 13 und mehr Meter vertiefen, so dass hier – nach angemessener Verlängerung der Containerpier – ein Anlaufhafen für Post-Panmax-Schiffe zumindest technisch bereits in Reichweite sein könnte. Ob der regionale Markt hier für derart große Containerumschläge ausreichte (immerhin das Potenzial von Tallinn, Helsinki und vielleicht z. T. St. Petersburg), könnten entsprechende Tragfähigkeitsstudien erweisen. Jedenfalls erscheint das Containerfrachtpotenzial Muugas als deutlich größer als im Falle des ebenfalls im Ausbau begriffenen Containerterminals in Windau.

Entwicklungspotenziale des Short-Sea-Shipping in Ostmitteleuropa im Rahmen des TEN/TINA-Prozesses

Es wurde eingangs darauf verwiesen, dass weder die Paneuropäischen Transportkorridore (Kreta-Korridore) noch die auf diese bezogenen TINA-Netze über Seeweg-Komponenten verfügen. Das kann – wie wir gesehen haben – nicht verwundern, da deren nautische Hardware- und Software-Standards noch nirgends verbindlich formuliert werden konnten (in der EMMA-Studie von 1998 wurde dies wenigstens ansatzweise für die „Seekorridore“ in Ergänzung der westeuropäischen TEN-Netze versucht). Immerhin schließen die im Grunde landorientierten TINA-Konzepte auch eine gewisse Aufwertung der Seehäfen ein, so dass von hier eine Verbindung zu einer möglichen „Seekorridor“-Komponente ansatzweise eröffnet wird.

Von den Gesamtkosten der im Rahmen des TINA-Programms bis 2015 umzusetzenden Transportinfrastrukturprojekte Polens und der Baltischen Republiken entfallen allerdings nur 4,3 % (oder 1 725 Mio. Euro) auf den Ausbau von insgesamt 11 Seehäfen von höchst unterschiedlicher Größe und Ausrichtung in diesen vier Ländern (TINA Final Report 1999, S. 54, vgl. *Abb. 1 und 3*). Dabei bleiben die Förderziele inhaltlich offen. Übergreifende Entwicklungsleitbilder oder -konzepte werden nicht thematisiert.

Ein Grund für dieses auffallende Defizit mag – außer in den notorischen Forschungsdefiziten – auch in dem Umstand begründet gewesen sein, dass die detaillierte Ausformulierung der zu fördernden TINA-Projekte letztlich von den nationalen Verkehrsressorts vorgenommen wurde (wenn auch in Abstimmung mit der Europäischen Kommission). Dabei stehen gerade die Hafeninteressen in den ostbaltischen TINA-Staaten seit 1990 im Mittelpunkt nationalen Wettbewerbsdenkens (BUCHHOFER 1995, S. 73), was die Bereitschaft, die jeweilige nationale Hafenpolitik übergeordneten Konzeptbindungen zu unterwerfen, auch weiterhin grundsätzlich eher untergraben dürfte.

So kommt es, dass erste Ansätze eines Aufbaus stabiler küstenparalleler „Seekorridore“ im Ostseeraum bislang nicht aus dem TINA-Prozess

heraus entwickelt werden, sondern von der privaten seewirtschaftlichen Basis aus (etwa von Seiten der grundsätzlich transnational agierenden großen Reedereien). Deren Bemühungen konzentrieren sich bisher überwiegend auf die Optimierung der von ihnen bedienten SSS-Hauptläufe from-port-to-port. Demgegenüber mangelt es noch an innovativen Dienstleistern, die attraktive Logistikpakete from-door-to-door unter Einschluss häufiger und schneller Seeverkehrsverbindungen über die Ostsee anbieten, mit deren Hilfe das zuvor erwähnte enge LKW-Denken vieler Spediteure durchbrochen werden könnte.

In einer Hinsicht besteht gerade auf der Ostsee längst eine intensive, selbstverständliche Kooperation zwischen Reedereien und Landtransportunternehmen, und zwar im hochfrequenten Fährlinienverkehr auf Fahrplanbasis im Bereich der Meerengen. Hier könnte man bereits von realen Seequerungs-Korridoren sprechen, die die TEN-Netze der skandinavischen Seite mit den süd- und ostbaltischen TINA-Netzen regelmäßig verknüpfen. Die hier eingesetzten Kombifährflotten stehen untereinander unter hartem Wettbewerbsdruck und werden daher ständig modernisiert. Sie bestehen aus Ro-Ro-Fähren und sind somit – bezogen auf den Gütertransport – in aller Regel Träger des sogenannten begleiteten LKW-Verkehrs, für den es in diesem besonderen Fall aus geographischen Gründen keine vertretbare Landverkehrsalternative gibt.

Das Konzept von „Meeresautobahnen“ basiert aber – soweit dies den einschlägigen Basisdokumenten zu entnehmen ist – auf der Vorstellung einer offenen Wettbewerbssituation zwischen alternativen Verkehrskorridoren zu Lande und zur See. Im vorliegenden Beitrag konnten im Wesentlichen nur einige wichtige geographische und technische Aspekte von „Seekorridoren“ auf der Ostsee diskutiert werden. Dabei gerät leicht aus dem Blickfeld, dass aus der Sicht der verladenden Wirtschaft letztlich die Frage der Transporttarife eine entscheidende Position einnimmt. In diese Größe gehen zahlreiche Faktoren ein, von denen hier nur einige knapp thematisiert werden konnten (Transportzeiten, Personalkosten, Hafenge-

bühren, Einsatz von Schiffen hoher Eisklassen, Umweltkosten, Energiekosten).

Was den zuletzt genannten Faktor betrifft, so wurde deutlich gemacht, dass die unumgängliche Steigerung der Schiffsreisegeschwindigkeiten derzeit weniger ein technisches als vielmehr ein Energiekostenproblem zu sein scheint. Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass der LKW/Trailer-Verkehr im südlichen Ostseeraum gerade dabei ist, verstärkt mit den Infrastrukturkosten belastet zu werden (LKW-Autobahnmaut in Deutschland voraussichtlich ab Frühjahr 2004, in Polen seit 08.01.2003 auf der entstehenden Ost-West-Autobahn A2), so dass sich von daher die noch vielfältig eingegrenzte Wettbewerbsposition des SSS in den kommenden Jahren relativ etwas verbessern dürfte.

Die Bedeutung des Kaliningrad-Problems

Ein weiteres gewichtiges Motiv, das erheblichen Einfluss auf die Perspektiven einer Etablierung von „Seekorridoren“ in der südlichen Ostsee haben dürfte, ist die russische *Kaliningrad-Exklave*. Von ihr geht bislang eine blockierende Wirkung auf die küstenparallelen Landkorridore („Via Hanseatica“) aus und dies ausgerechnet im geographischen Zentrum dieser Verbindungsstränge zwischen den Eckpunkten Lübeck/Kiel und St. Petersburg. Aus geographischer Perspektive könnte das Kaliningradgebiet geradezu eine Scharnierposition in diesem Kontext einnehmen.

Diese Rolle wird bis auf weiteres durch die bekannten politischen Restriktionen verhindert: Kaliningrad ist nicht Bestandteil des TINA-Prozesses, wengleich seine desolaten Transportinfrastrukturen derzeit u. a. mit Bezug auf das übergeordnete Netz der osteuropäischen Kreta-Korridore langsam aufgewertet werden. Dabei steht aber der Landkorridor IX D im Vordergrund (vgl. *Abb. 1*), der die Anbindung an das russische Kernland auch nach der EU-Osterweiterung sicherstellen soll.

Weder Polen noch Litauen zeigen bislang besonderes Interesse an einem Ausbau der küstenparallelen Korridor-IA-Trassen auf dem jeweiligen Staatsgebiet, die den erwähnten Scharnierfunktionen Kaliningrads dienen

könnten. Da die Exklave sich in ihren Perspektiven ganz an zentralen russischen, d. h. regionsfremden Interessen auszurichten hat und alle Bemühungen der regionalen Oblast-Behörden zugunsten einer stärkeren Kooperation mit den Nachbarstaaten bei der Moskauer Zentrale unter dem Verdacht verfassungswidriger Autonomiebestrebungen stehen, ist hier gerade auch nach vollzogenem EU-Beitritt Polens und Litauens mit einer umfassenden transnationalen Zusammenarbeit auf dem Transportsektor vorerst kaum zu rechnen.

Die scheinbar naheliegende Lösung einer Landumgehung der russischen Exklave über den Korridor I (vgl. Abb. 1) kann angesichts des überaus unzureichenden Ausbaustands dieser Verbindungen (Substandardtrassen, Spurwechsel der Bahn u. a.) auf längere Sicht keine tragfähige Basis für den landgebundenen Frachtverkehr zwischen dem Baltikum und Mitteleuropa bieten. Das gilt umso mehr, als die polnische Seite kaum Anstrengungen zur Aufwertung gerade dieses besonders im Grenzbereich prekär ausgestatteten Korridors unternimmt. Auf litauischer Seite wird – u. a. mit EU-Hilfe – an einigen zukunftsweisenden Projekten gearbeitet, die einer stärkeren Durchlaufkapazität dieses Korridors in der Zukunft dienen sollen (Verlängerung der westeuropäischen Normalspurbahnverbindung bis Kaunas, wo ein multimodaler Umschlagterminal entstehen soll).

So hinderlich sich einstweilen das Kaliningrad-Problem auf die politische und wirtschaftliche Integration des gesamten ostbaltischen Küstenraums auswirken mag, so unbestritten muss allein seine Existenz die Einrichtung eines wie auch immer gearteten, leistungsstarken „Seekorridors“ in enger Bindung an die baltischen Süd- und Ostküsten begünstigen.

Elemente eines künftigen Seekorridors in der südlichen Ostsee

Wie zuvor in genereller Form dargestellt, werden SSS-Frachttransporte im KV gegenüber Landtransporten (per LKW/Trailer) u. a. immer dann besonders wettbewerbsfähig sein können, wenn der Hauptlauf auf See besonders lang, die Vor- und Nachläufe im Hafenumland dagegen besonders

kurz sind. Zu den weiteren Erfolgsbedingungen gehören: hohe Frequenz und Pünktlichkeit der Schiffsbewegungen in engen zeitlichen Takten sowie kurze Liegezeiten in den Häfen. Bezogen auf den soeben kurz skizzierten TEN/TINA „Seekorridor“-Entwurf könnten hieraus die folgenden praktischen Schlussfolgerungen gezogen werden.

Längste Relation im südlichen Ostseeverkehr ist diejenige zwischen Kiel/Lübeck und St. Petersburg mit ca. 800 sm (bzw. 1 500 km). Dies entspricht vergleichsweise etwa den westeuropäischen Relationen Hamburg-St. Nazaire oder Genua-Malaga. Damit wird deutlich, dass in der Ostsee durchaus mittlere Frachtdistanzen (nach europäischen Maßstäben) auf See zu bedienen sind. Die beiden Eckterminals des gedachten „Seekorridors“ verfügen überdies über ein Einwohnerpotenzial (im jeweiligen 100 km-Radius) von über 4,5 Mio. (Lübeck) bzw. 5,5 Mio. (St. Petersburg). Damit dürften hier wesentliche Grundbedingungen eines tragfähigen SSS-Alternativangebots (langer Hauptlauf zur See, große Potenziale innerhalb kurzer LKW-Vor- bzw. Nachläufe) gegeben sein.

Zwischen beiden Eckterminals liegen überdies – in mittlerer Seetransportdistanz zueinander von ca. 170 sm (320 km) – sechs Streckenterminals inmitten von größeren Hafenagglomerationen mit jeweils etwa 0,4 bis 1,2 Mio. Einwohnern in ihrem 100 km-Umkreis: Tallinn, Riga, Memel, Danzig/Gdingen, Stettin/Swinemünde, Rostock (das isolierte Kaliningrad mit seinen Sonderbedingungen bleibe hier vorerst außer Betracht). Die insgesamt

also acht großstädtischen Hauptterminals teilen die gedachte Seekorridorstrecke in sieben (etwas ungleiche) Abschnitte oder Streckenmodule, die möglichst nach gemeinsamen Standards zu organisieren wären. Verlagerungspotenziale from-road-to-sea dürften allerdings weniger im Verkehr zwischen zwei Nachbaragglomerationen zu erwarten sein, sondern über mindestens zwei der Streckenmodule hinweg (also über Distanzen ab etwa 350 sm). Im direkten Umfeld der Kaliningrad-Exklave wären u. U. auch kürzere See-Hauptläufe realisierbar (z. B. in der Länge eines Moduls: Danzig/Gdingen-Memel), wenn man die Risiken und Kosten der hindernisreichen Landverkehrsalternativen in diesem Raum in Betracht zieht. Das Gros der gegenwärtigen und künftigen SSS-Bewegungen auf der südlichen Ostsee erstreckt sich aber über deutlich größere Distanzen.

Die hier geforderte Bindung der Terminals an die wenigen großen Stadtagglomerationen ergibt sich aus der zitierten Forderung nach einer möglichst engen räumlichen Konzentration des Frachtpotenzials im Falle, dass auch verhältnismäßig kurze See-Hauptläufe vermehrt genutzt werden sollen. Darüber hinaus sind alle genannten Terminals, soweit sie im EU-Erweiterungsraum liegen, gleichzeitig wichtige Kopfpunkte in den TINA-Landnetzen, so dass sie zu den verbindenden Schnittstellen zwischen See- und Landkorridoren werden. Weitere Schnittstellen mit dieser Funktion erscheinen angesichts der sehr geringen Frachtmärkte in den dortigen Terminal-Umfeldern als wenig aussichtsreich.

Standort	Ew. (Tsd.)	Umschlag (TEU)	TEU je Tsd. Ew.
Hamburg	1.661,0	4.700.000	2.830
Lübeck	216,0	55.700	258
Rostock	244,5	5.000	20
Stettin/Szczecin Gdingen und Danzig	414,2	20.000	48
Gdynia, Gdańsk	708,2	241.400	341
Memel/Klaipeda	206,0	40.000	194
Riga	897,1	73.900	82
Tallinn	452,8	78.100	172
St. Petersburg	4.952,0	361.100	73

Tab. 1: Container-Umschlag 2001 in Hamburg und in den Hauptterminals des SSS an der südlichen und östlichen Ostsee

Quelle: Ew. (1991/93) nach Vision and Strategies 1994, S. 79 ff. Umschlagdaten n. BPO-Hafendaten u. a. Daten der Hafenverwaltungen

Unter den acht als Hauptterminals herausgestellten Häfen gibt es solche mit engem Einzugsgebiet und andere, die ein geographisch weiteres Marktgebiet bedienen. Leider fehlt es auch in dieser Frage an einschlägigen Daten der Frachtstatistik, doch können etwa die geographischen Radien der Terminal-Einzugsgebiete indirekt, mit Hilfe der Container-Umschlagsintensität wenigstens in ihrer Tendenz abgeschätzt werden. *Tabelle 1* setzt die Container-Umschläge in Beziehung zum Bevölkerungspotenzial der Terminalstandorte in der Erwartung, dass hohe Quotienten auf ein eher größeres überregionales Bedienungsgebiet verweisen, während niedrige Quotienten eher die Dominanz einer lokalen/regionalen Container-Klientel anzeigen dürften. Hieraus ergeben sich entsprechende Konsequenzen für die mittlere Länge von Vor- und Nachläufen zu Lande, ohne dass diese Größe allerdings beziffert werden könnte.

Hamburgs Sonderposition als zentraler nordeuropäischer Container-Hub mit räumlich weitreichenden Frachtbeziehungen zu Lande und zu Wasser wurde bereits herausgestellt. Keiner der in *Tabelle 1* aufgeführten Ostseehäfen erreicht auch nur entfernt die Zentralitätskennziffer Hamburgs. Lübeck als Hamburgs wichtigster Ostseevorhafen weist erwartungsgemäß Container-Umschläge auf, die offenbar deutlich über dem örtlichen/regionalen Frachtpotenzial liegen. Gleiches gilt noch mehr für Polens führenden Containerterminal Gdingen (die Danziger Hafenskapazitäten spielen in diesem Zusammenhang eine marginale Rolle), auf den sich ein tiefes Hinterland ausrichtet. In abgeschwächter Form trifft dies auch auf die gerade im Containerbereich letzthin stark expandierenden Häfen Memel und Tallinn zu, während in den übrigen Containerhäfen (Rostock, Stettin, Riga, auch St. Petersburg) örtliche/regionale Frachtkunden eher das Bild bestimmen dürften.

Nicht alle Containerverkehre der genannten Terminals verlaufen in der Korridor-Richtung, also etwa mit Bezug auf Lübeck/Hamburg. Ein bestimmter, nicht näher bekannter Transportanteil richtet sich auf Häfen der skandinavischen Gegenküsten im Rahmen längst eingespielter, konkurrenzloser Seequerungs-Korridore (bei den

Ro-Ro-Verbindungen ist dies besonders evident). Andere Anteile (ebenfalls unbekannter Größenordnung) entfallen auf Transportbeziehungen mit Terminals außerhalb der Ostsee (inkl. Hamburgs), also in Westeuropa, in Übersee. Alle diese Relationen können hier außer Betracht bleiben, da sie nicht im Wettbewerb mit Landkorridoren stehen, zu deren Entlastung sie beitragen könnten. Auch die gut frequentierten „Seekorridor“-Relationen zwischen Hamburg/Lübeck und wettbewerbsstarken Terminals wie Gdingen, Memel oder Tallinn, an die sich vergleichsweise lange Vor- und Nachläufe im Landverkehr (im Osten noch stark eisenbahnorientiert) knüpfen, haben bereits einen hohen Akzeptanzgrad erreicht. Hier dürften selbst mit deutlichen Verbesserungen des „Seekorridor“-Angebots vorerst keine wesentlichen weiteren Verlagerungen from-road/rail-to-sea zu bewirken sein.

So bleiben letzten Endes am ehesten solche Verlagerungspotenziale im küstenparallelen Ostseeverkehr durch das SSS zu mobilisieren, die kürzere Frachstrecken zur See einschließen, die also etwa 2 bis 3 der genannten Streckenmodule übergreifen (Distanzbereiche in gerader Linienführung um 300 bis 450 sm) und sich auf die mehr lokal ausgerichteten Terminals stützen. Diese Frachtverkehre dürften wohl dasjenige Segment sein, das sich zusätzlich von neuen, hocheffizienten und flexiblen Organisationsformen des SSS ansprechen und gewinnen ließe. Entlastungseffekte auf den Landverkehrskorridoren dürften sich dabei auf den küstennahen Raum konzentrieren (d. h. auf direkte port-to-port-Verbindungswege auf dem Lande, quasi in Meeres-„Sichtweite“), da angesichts der meist eher geringen Transportmengen in diesem Segment hauptsächlich terminalnahe Frachtmärkte tangiert würden, die bislang vom LKW bedient werden. Alle Anstrengungen zur Aufwertung bzw. Neuschaffung küstenparalleler „Seekorridor“-Angebote werden somit vor allem auf diesen Markt interurbanen Warenverkehrs (etwa ab 600 km Landtransportdistanz) zu richten sein. Damit wird ein Entfernungssegment anzuvisieren sein, das etwa bei der 700 km-Minimumgrenze für einen konkurrenzfähigen KV-Hauptlauf zu

Lande angesiedelt wäre (vgl. Die künftige Entwicklung ... 1992).

Perspektiven

Die Vorstellung von der künftigen Einrichtung eines langgestreckten TEN/TINA-„Seekorridors“ auf der südlichen Ostsee beruht auf einigen Voraussetzungen, die bislang allenfalls auf dem Wege zu ihrer Erfüllung sind: Die Wirtschaftskraft der ostmitteleuropäischen Staaten, gemessen am BIP/Ew., bleibt bis auf weiteres hinter derjenigen in Deutschland bzw. in den skandinavischen Küstenstaaten deutlich zurück, d. h. das mittlere Frachtvolumen (pro Einwohner) der Küstenregionen in den Transformationsstaaten des Ostseeraums wird vorerst noch nicht den Standards in den EU15-Staaten entsprechen. Die wirtschaftliche Dynamik im ostbaltischen Raum spricht jedoch deutlich für eine wachsende Angleichung. Das betrifft auch den dort noch eher niedrigen Anteil SSS-affiner Güter am Seefrachtverkehr (containerisierte Stückgüter, LKW/Trailer-Güter), der hier ebenfalls im Steigen begriffen ist.

Vorerst jedenfalls dominieren noch unpaarige Transportströme mit hohen Massengutanteilen über weite Distanzen auf den südlichen Ostseerouten. Dies lässt einstweilen die Einrichtung von stückgutorientierten „Seekorridoren“ im südlichen und östlichen Ostseeraum als weniger dringlich erscheinen als in den Küstenbereichen der entwickelteren EU15-Staaten, ganz abgesehen davon, dass die im südlichen und östlichen Ostseeraum herrschenden politischen Rahmenbedingungen der raschen übernationalen Einführung umfassender Transport- und Logistik-Innovationen weniger günstig sein dürften als die entsprechenden Rahmendaten in den „alten“ EU-Mitgliedsländern im Westen.

Nach Vollzug der EU-Osterweiterung werden die TINA-Netze mit den westeuropäischen TEN-Netzen vereinigt werden. Dann wird das hier speziell für den südlichen Ostseebereich diskutierte „Seekorridor“-Thema in Gestalt des geplanten Netzes europäischer „Hochgeschwindigkeits-seewege“ im Rahmen des ab 2004 zu überarbeitenden TEN-Konzeptes auch im Ostseeraum konkretere Formen annehmen.

Literatur

- ASSMANN, T. (2000): Das russische Hinterland als Schlüssel zur Entwicklung baltischer Transithäfen. In: Schiff und Hafen, H. 7, S. 11 - 12.
- Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Kombinierten Verkehr. Berlin, Juli 2001.
- BPO – Baltic Ports Organization (www.bpoports.com).
- BREITZMANN, K.-H. (Hrsg.) (1997): Wirtschaft und Verkehr im Ostseeraum. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr u. Tourismus a. d. Univ. Rostock, H. 2. Rostock.
- BUCHHOFER, E. (1995): Transport infrastructure in the Baltic States during the transformation to market economies. In: Journal of Transport Geographiy. Jg. 3, H. 1, S. 69 - 75.
- Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik. Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität. Mitteilung der Kommission vom 2. Dezember 1992 (KOM (92) 494 endg.).
- DIETZ, D.: Europas Wasserwege haben Zukunft. In: Lebensmittelzeitung vom 8.2.2002.
- Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. Brussels, 10.12.1997 (COM (97) 678 finals).
- HERRMANN, H., O. JAEGER-ROSCHKO u. A. LEWANDOWSKI (1996): Szenarien künftiger Handelsbeziehungen im Ostseeraum – Konsequenzen für die Verkehrsströme über die Ostsee und für die Ostseehäfen. In: ARL (Hrsg.): Landesentwicklung in Norddeutschland. Funktionen und Hinterlandbindung der Häfen an Nord- und Ostsee. Arbeitsmaterial 228. Hannover, S. 78 - 90.
- LAASER, C.-F. u. R. SOLTWEDEL (2000): EU transport policy initiatives for the Baltic rim EITs: A critical assessment. In: The Baltic Journal of Economics. Vol. 2, S. 209 - 243.
- ROZENBERGS, R. (2001): Playing Tag (www.baltkurs.com/english/archive/fall_2001/ports.htm-227, 26.10.02).
- SCHÄBEL, A. (2002): Der Kombinierte Verkehr im grenzüberschreitenden Warenverkehr am Beispiel ausgewählter Relationen des bimodalen Verkehrs Schiene/Straße zwischen Deutschland und Osteuropa. (Unveröff. Dipl.-Arbeit, Univ. Marburg, Fachbereich Geographie).
- Short sea shipping in Europe. Ed. ECMT European Conference of Ministers of Transport. Paris 2001.
- TINA Final Report. October 1999.
- Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region. Third Conference of Ministers for Spatial Planning and Development. Tallinn December 7 - 8, 1994.
- Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, den 12.09.2001 (KOM(2001)370).

Prof. Dr. EKKEHARD BUCHHOFER
Universität Marburg
Fachbereich Geographie
Deutschhausstr. 10
D-35032 Marburg