



Schranken- loser Seeverkehr

● Europäische Initiativen für einen effizienten und wettbewerbsfähigen Güterseeverkehr

- Initiativen für leistungsfähigere europäische Häfen

Das Güterverkehrsaufkommen in europäischen Häfen nimmt stetig zu: so hat sich beispielsweise das in Containern über Seehäfen abgewickelte Frachtvolumen in wenigen Jahren verdoppelt. Nahezu 90% des gesamten Außenhandels der Europäischen Union mit Drittstaaten laufen nämlich über die europäischen Häfen, in denen jährlich circa 3,2 Mrd. Tonnen an Gütern umgeschlagen werden. Die Seehäfen der Europäischen Union sind für die Wettbewerbsfähigkeit sowohl des Binnenhandels als auch des Außenhandels von entscheidender Bedeutung, und sie sind die wesentlichen Verbindungsachsen zu den europäischen Regionen in Insel- oder Randlage. Daneben schaffen Häfen direkt und indirekt über eine halbe Million Arbeitsplätze und gewährleisten die Dynamik und Entwicklung ganzer Regionen sowie der Mehrzahl der abgelegenen Gebiete.

MEMO - SCHRANKENLOSER SEEVERKEHR

Europa braucht daher ein System leicht zugänglicher, leistungsstarker Häfen und muss einerseits mehr Hafenkapazitäten schaffen und andererseits die Nutzung der bestehenden Kapazitäten optimieren. Die Mitteilung der Kommission über die europäische Hafenpolitik geht auf alle Fragen ein, für die die europäischen Häfen eine Lösung finden müssen, um dem stetig steigenden Beförderungsbedarf, dem technologischen Wandel (Beförderung von Containerfracht, neue Informations- und Kommunikationstechniken) und der Notwendigkeit zur Verringerung der Schadstoffemissionen begegnen zu können. **Die Kommission möchte vor allem die europäischen Häfen dabei unterstützen, diese Herausforderungen zu bewältigen, sich zu entwickeln und wettbewerbsfähiger zu werden.**

Die Mitteilung ist das Ergebnis einer achtmonatigen **Konsultation** mit den Interessengruppen. Kommissionsvizepräsident Barrot hatte im März 2006 beschlossen, eine breit angelegte Konsultation einzuleiten, um zu einem besseren Verständnis des Hafensektors zu gelangen. Diese Konsultation betraf u.a. so unterschiedliche Themen wie Hafendienste, Finanzierung von Häfen, Umweltprobleme, Arbeit in den Häfen, Anbindung an das Hinterland sowie Verbindungen mit Drittlandshäfen.

In der Mitteilung werden ein **Aktionsplan** vorgestellt und künftige Rechtssetzungsinitiativen angekündigt, um den fünf großen Herausforderungen zu begegnen, denen das europäische Hafensystem heute gegenübersteht:

- Steigerung der **Effizienz und Produktivität** der Häfen an allen europäischen Küsten;
- die notwendige Steigerung der **Investitionskapazitäten** mit dem Umweltschutz in **Einklang** bringen;
- **Modernisierung des Hafensystems**, u. a. durch Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und umfassendere Nutzung von **Informationstechnologien** („eMaritime“);
- Gewährleistung gleicher **Wettbewerbsbedingungen für Häfen**;
- Berücksichtigung des Faktors „Mensch“ im Rahmen eines erneuerten **sozialen Dialogs**.

Gemeinsames Ziel dieser Initiativen ist die Schaffung eines Rahmens, der eine nachhaltige Entwicklung der europäischen Häfen durch Mobilisierung der für ihre Modernisierung notwendigen Investitionen ermöglicht. Diese Modernisierung der Hafenanlagen sollte dazu beitragen, neue Kunden anzuziehen, und ihr kommt eine entscheidende Rolle bei der Bereitstellung wirklich intermodaler Lösungen für die europäischen Verkehrsunternehmen zu. So enthält der Aktionsplan konkrete, für Investoren grundlegende Instrumente wie die Leitlinien zum Umweltrecht (namentlich dessen Anwendung auf die Entwicklung der Häfen) und zu staatlichen Beihilfen für Häfen.

Die Mitteilung enthält ferner Leitlinien zu rechtlichen Fragen des Zugangs zum Markt der Hafendienstleistungen (Hafenkonzessionen, technisch-nautische Dienste und Lotsendienste) sowie zur Arbeit in den Häfen. Auf den letztgenannten Bereich richtet die Kommission besonderes Augenmerk. Die Kommission beabsichtigt, eine Richtlinie zur Ausbildung von Hafenarbeitern zu erstellen, die Anwendung der Vorschriften zu Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sorgfältig zu

beaufsichtigen und die Einsetzung eines Ausschusses für den sozialen Dialog im Hafensektor zu fördern und so die Attraktivität des Berufs zu steigern und dem Sektor die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte zu sichern.

- **Für einen schrankenlosen europäischen Seeverkehrsraum**

Der Güterseeverkehr zwischen Häfen der Europäischen Union wird im Unterschied zum Straßenverkehr, für den seit 1993 ein Binnenmarkt besteht, wie Beförderungen mit Bestimmungsort in einem Drittstaat behandelt. Der Seeverkehr zwischen Mitgliedstaaten unterliegt daher zahlreichen Kontrollen der Waren und Unterlagen durch die Zoll-, Gesundheits-, Veterinär- und Pflanzenschutzbehörden sowie durch die Grenzschutzbehörden.

Diese Ungleichbehandlung von Verkehrsarten ist nicht mehr gerechtfertigt. Sie benachteiligt den Seeverkehr, obwohl dieser kostengünstiger und umweltfreundlicher ist und eigentlich zur Entlastung des immer stärker beanspruchten Straßennetzes genutzt werden sollte. Es ist paradox, dass beispielsweise eine Beförderung im Seeverkehr zwischen so nahe beieinander gelegenen Häfen wie Antwerpen und Amsterdam so behandelt wird, als würde das Hoheitsgebiet der Europäischen Union verlassen, während Lkw europaweit ohne Hindernisse verkehren können.

Um diesem Missstand abzuhelpen, hat die Europäische Kommission das **Konzept des europäischen Seeverkehrsraums eingeführt, in dessen Rahmen die zahlreichen Verwaltungsverfahren, die bei Seeverkehrsbeförderungen zwischen europäischen Häfen erforderlich werden, abgeschafft oder vereinfacht werden sollen.** Die einzelstaatlichen Behörden werden das reibungslose Funktionieren dieses Verkehrsraums durch allgemeine Nutzung von Schiffsverfolgungssystemen überwachen können. Dies geschieht mit dem Ziel, das nach einer Abschaffung der Kontrollen eventuell zu befürchtende Betrugsrisiko auf einen vertretbares Maß zu beschränken.

Die Kommission leitet am 17. Oktober eine zweimonatige Anhörung der betroffenen Interessengruppen zum Konzept des schrankenlosen europäischen Seeverkehrsraums ein. 2008 wird sie das Ergebnis der Konsultationen, eine Folgenabschätzung unterschiedlicher Szenarien für die Verwirklichung dieses Verkehrsraums sowie entsprechende Vorschläge vorlegen.

- **„Meeresautobahnen“**

Die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ist für die wirksame Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsseewegen unverzichtbar. Die sogenannten Meeresautobahnen sind Hauptseewege zwischen den Mitgliedstaaten der EU. Sie bieten regelmäßige und qualitativ hochwertige Dienste, die in Kombination mit anderen Verkehrsarten eine taugliche Alternative zum reinen Straßenverkehr sind. Die Meeresautobahnen bieten eine wirtschaftlichere und umweltfreundlichere

MEMO - SCHRANKENLOSER SEEVERKEHR

Lösung für den Güterverkehr und tragen gleichzeitig zur Stauvermeidung an den Engpässen der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen bei. Daneben sind sie effiziente und zuverlässige Verbindungen zu den Regionen in Randlage. Um einen erheblichen Teil des erwarteten Zuwachses im Güterkraftverkehr absorbieren zu können, ist ein ganzes Netz von Meeresautobahnen notwendig. Gleichzeitig muss die Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs weiter verbessert werden.

Sechs Jahre nach Ankündigung der Initiative im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik legt die Kommission einen Bericht über die bei der Entwicklung der Meeresautobahnen erreichten Fortschritte vor. Sie stellt fest, dass die Mitgliedstaaten aktiv an der Errichtung der Mechanismen zur Förderung der Meeresautobahnen mitwirken. Die zweite Feststellung betrifft den Umstand, dass die Privatwirtschaft ein großes Interesse an dem Konzept gezeigt hat, das sich nicht auf die von den Gemeinschaftsinstrumenten eröffneten Finanzierungsmöglichkeiten beschränkt.

Zur Lenkung dieser Entwicklung leitet die Kommission eine Konsultation über eine Reihe neuer Ideen ein, z.B. die Erarbeitung von Leistungsindikatoren, das „Benchmarking“ verschiedener Optionen der Beförderung von Gütern vom Herkunfts- zum Bestimmungsort sowie die Anerkennung bestimmter bestehender Dienste wie Meeresautobahnen.

Die Kommission ist zuversichtlich, dass 2010 eine erste Reihe von Projekten im Rahmen der Meeresautobahnen verabschiedet werden kann und wird ihren Beitrag dazu leisten. Sie hat **Finanzinstrumente** wie die Programme TEN-V (transeuropäisches Verkehrsnetz) und Marco Polo eingerichtet, die eine verstärkte finanzielle Unterstützung der Entwicklung der Meeresautobahnen durch die Gemeinschaft ermöglichen. Daneben hat sie **Luis Valente de Oliveira zum europäischen Koordinator für diese Projekte** ernannt, der die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten des öffentlichen und privaten Sektors fördern wird.

Nun ist es an den zuständigen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren, tragfähige Meeresautobahn-Projekte zu entwickeln, die es ermöglichen, einen größeren Teil des Güterverkehrsaufkommens im Seeverkehr abzuwickeln, um das europäische Verkehrssystem zu entlasten, seine Umweltverträglichkeit zu steigern und seinen Energiebedarf zu verringern.

Näheres zu den bis 20. Dezember 2007 laufenden öffentlichen Befragungen finden Sie auf folgende Webseiten:

Der schrankenlose europäische Seeverkehrsraum:

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=barriers&lang=EN>

Meeresautobahnen:

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=mosea&lang=EN>