

# Faktenblatt

13. Juli 2021 | BAV\_Faktenblatt\_AQGV\_Mittelmeerhaefen.docx

An BAV

Von INFRAS

Betreff **AQGV**

**Einschätzung zur zukünftigen Rolle der Mittelmeerhäfen im AQGV durch die Schweiz**

## Inhalt

1. Hintergrund .....	1
2. Abgrenzung .....	1
3. Diskussion möglicher Auswirkungen .....	4
3.1. Szenario Abzug italienischer Aussenhandelsströme .....	5
3.2. Szenario Hinzugewinnung ex-Nordseeumschläge .....	11
4. Fazit .....	13

## 1. Hintergrund

Erarbeitung eines Argumentariums zur zukünftigen Attraktivität der neuen Seidenstrasse und den Investitionen in die Mittelmeerhäfen und ihre Auswirkungen auf den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz.

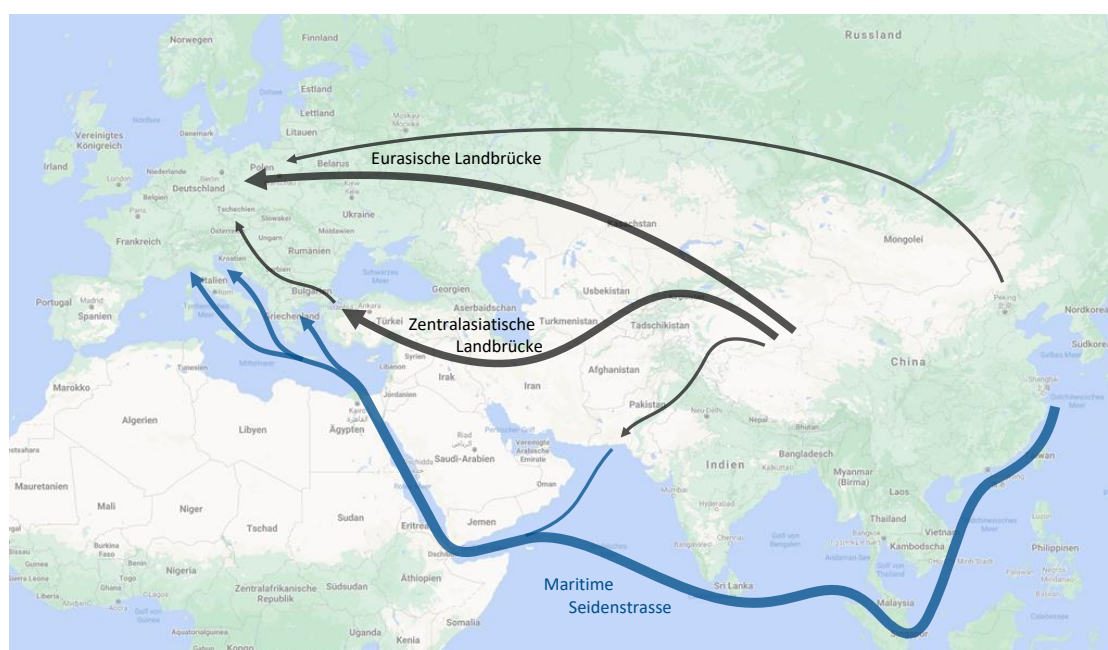
## 2. Abgrenzung

Prinzipiell könnten beide Betrachtungsgegenstände – neue Seidenstrasse und italienische Mittelmeerhäfen – unabhängig voneinander diskutiert werden. Nachfolgend eine kurze Abgrenzung beider Begriffe resp. der dahinter stehenden Infrastrukturen.

## Neue Seidenstrasse

- Unter dem Begriff der «Neuen Seidenstrasse» wird eine Initiative verstanden, welche den Gütertransport zwischen Asien und Europa mit entsprechenden Vorhaben optimieren will.
- Die politische Initiative geht zwar von China aus<sup>1</sup> und ist mit entspr. chinesischen Investitionen resp. Krediten verbunden, schliesst jedoch anderweitig finanzierte Vorhaben nicht aus.
- Grob abgegrenzt werden darunter zwei Landkorridore und ein Seeweg subsummiert:

Abbildung 1: Korridore der «Neuen Seidenstrasse» (schematisch)



Grafik INFRAS. Kartengrundlage: Google.

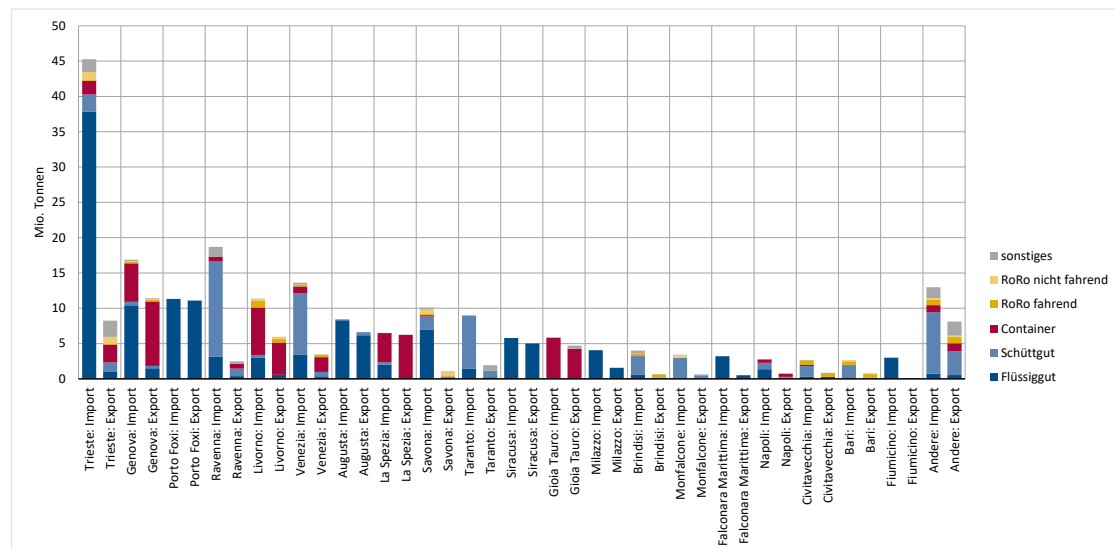
- Der nördliche der beiden Landkorridore führt via entsprechender Bahntrassen über Kasachstan oder der Mongolei und weiter via Russland Richtung Osteuropa.
- Der südliche Landkorridor sucht den Anschluss nach (Südost-)Europa via die Türkei.
- Der Seeweg entspricht der «klassischen» Route via Suezkanal, soll jedoch nicht wie bis anhin via Nordseehäfen, sondern über entsprechend ausgebaute Mittelmeerhäfen und Hinterlandverbindungen an Europa «andocken». Im Fokus stehen griechische und italienische Häfen.
- Vielfach sind zwar die beiden Landbrücken Gegenstand der Diskussion. Jedoch weisen sowohl die Höhe der Investitionen wie auch die Transportmengen darauf hin, dass der Seeweg mit Abstand der bedeutsamste Teil der «Neuen Seidenstrasse» (bleiben soll und) wird.

<sup>1</sup> Wobei in der öffentlichen Diskussion auch darauf hingewiesen wird, dass dies (zum Teil) auch eine Reaktion auf frühere oder laufende Initiativen aus Europa (EU Verkehrskorridor TRACECA) und/oder den USA (bspw. TPP) darstellt.

### Mittelmehrhäfen Italien

- In Italien wird für etwa 50 Seehäfen Güterumschlag statistisch erfasst resp. ausgewiesen.
- Gut 90% dieser Menge (2019: 284 Mio. t)<sup>2</sup> wird in 20 Häfen umgeschlagen (263 Mio. t):

Abbildung 2: Menge und Struktur des Umschlags italienischer Häfen 2019 (Top 20 mit je Import und Export)



Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat.

- Fast die Hälfte der Umschlagsmenge sind Flüssiggüter. Dies betrifft zum allergrössten Teil Rohöl-Importe (es gibt keine Öl-Pipelines nach Italien mit Import-Funktion), welche hafen-nah raffiniert und teilweise wieder in den seegestützten Export (Porto Foxi auf Sardegn, Augusta und Siracusa auf Sicilia) oder roh via Pipeline (Trieste) nach Nordeuropa gehen.
- 10% des Umschlags sind Container-basierte Importe, 11% Exporte. Hier stechen Genua und Livorno hervor sowie die beiden explizit auf Containerumschlag ausgelegten Anlagen in Gioia Tauro (Calabria) und La Spezia; somit besitzen 3 der 4 bedeutsamsten Containerhäfen einen hohen räumlichen Bezug zur NEAT (nnt aller 3 Containerumschläge in 2019: 36.2 Mio. t).
- Die als RoRo (Roll-on/Roll-off) erfassten Transporte sind i.d.R. Fährverbindungen mit hohem Lkw-Anteil (begleitet, d.h. inkl. Zugfahrzeug oder unbegleitet, wo nur der Trailer befördert wird); Ausnahme ist Triest, wo die dort konzentrierte Auto-Logistik resp. deren Fahrzeugumschläge auch als RoRo erfasst wird.

<sup>2</sup> Bezug auf netto-netto-Tonnage und exkl. inneritalienischer Verkehr (2019: ca. 60 Mio. t), der insbesondere auf Fährverbindungen zwischen dem Festland und den diversen italienischen Inseln erbracht wird.

### 3. Diskussion möglicher Auswirkungen

Mit Blick auf die «Neue Seidenstrasse» sind zwei grundsätzlich verschiedene Szenarien hinsichtlich Auswirkungen auf den AQGV via NEAT vorstellbar:

- **Abzug** italienischer Exporte und Importe: Das heute im AQGV transportierte Import- und Exportaufkommen Italiens wird künftig durch die italienischen Mittelmeerhäfen abgewickelt.
- **Hinzugewinnung** nord-/mitteleuropäischer Exporte und Importe: Anstatt via Nordseehäfen wird ein Teil der asiatischen Frachtmengen über italienische Mittelmeerhäfen umgeschlagen und dann via AQGV in Europa «feinverteilt».

⇒ Beide Szenarien besitzen hinsichtlich der Konsequenzen auf den AQGV entgegengesetzte Wirkungsrichtungen. Damit wird bereits klar: Der Ausbau italienischer Mittelmeerhäfen beinhaltet sowohl Chancen wie auch Risiken für den AQGV resp. die Auslastung der NEAT.

Beide Szenarien fokussieren auf den **maritimen Teil** der Seidenstrasse, d.h. auf die «klassische» Seeroute via Suezkanal. Deren «Landungspunkt» soll vermehrt in die Mittelmeerhäfen verlegt werden, also weg von den ARA-Häfen in der Nordsee. Die beiden **landgestützten Korridore** der neuen Seidenstrasse spielen aus Sicht AQGV eine nur untergeordnete Rolle:

- Der nördliche («eurasische») Korridor besitzt in erster Linie Potenzial für ost-, mittel- und nordeuropäische Destinationen – dies tangiert den heutigen AQGV nicht.
- Allenfalls könnten auch italienische Aussenhandelsströme den eurasischen Korridor nutzen. Dies wäre dann sogar zusätzliches Potenzial zum AQGV, wobei es Spekulation ist, welchen Übergang die entsprechenden Leitwege nutzen würden (allerdings: je weiter östlich desto unwahrscheinlicher, da dort entsprechende Kapazitäten und leistungsfähige Verbindungen fehlen). Dieser Fall dürfte aber deutlich weniger Chancen besitzen als die Nutzung des maritimen Korridors, da Umwegfahrten und Zugszusammenstellungen, allenfalls sogar Umschläge, erforderlich wären und die Transporte verlängern und verteuern würden.
- Prinzipiell gelten diese Überlegungen auch für den südlichen Korridor (via Türkei). Einschränkend kommt hier hinzu, dass dieser aufgrund der diversen Landesgrenzen mit grösseren Hürden operiert.
- Ob der in einigen Diskussionen hervorgehobene «Brückenschlag» zwischen Istanbul und Mitteleuropa auf der Basis einer Mittelmeerverbindung (anstatt der teuer auszubauenden Bahnverbindung via Balkan) und dann weiter via Bahn im AQGV tatsächlich realistische Chancen hat, bleibt angesichts der damit verbundenen Umschläge, Zeiten und Kosten sehr fraglich.

### 3.1. Szenario Abzug italienischer Aussenhandelsströme

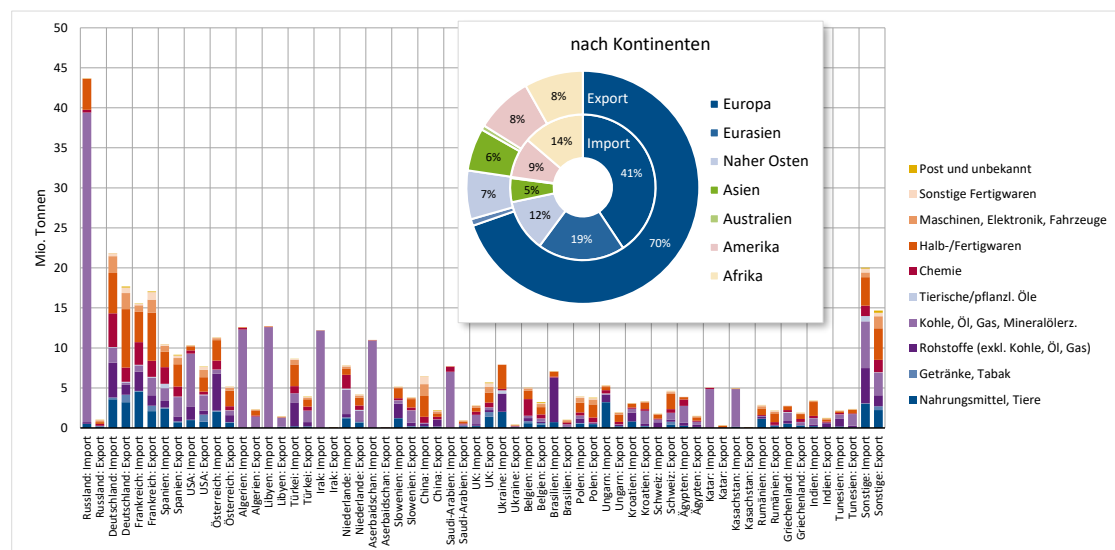
Ein solches Szenario geht davon aus, dass die heute via Nordsee-Häfen und AQGV transportierten italienischen (interkontinentalen) Aussenhandelsaufkommen künftig über Mittelmeerhäfen abgewickelt würden. Dies setzt voraus, dass die grossen Reedereien ihre heutigen, auf die Nordseehäfen abgestellten Umläufe anpassen oder gänzlich neue Angebote mit Quell-/Zielpunkten im Mittelmeer schaffen. Dazu ist anzumerken, dass dies nicht nur die Transportlogistik betrifft, sondern vielfach weitere logistische oder logistiknahe Dienstleistungen, welche heute in den Nordseehäfen oder deren Hinterland stattfinden (Kommissionierung, Weiterverarbeitung/Veredelung, Verpackung, Prüfung etc.). Soll dies künftig in Italien stattfinden, so erfordert dies – neben dem grundsätzlichen Aus- und Umbau der Hafenanlagen – nicht nur die Anpassung all dieser Logistikprozesse, sondern auch entsprechende (gut angebundene) Flächen.

Zur Diskussion des Szenarios hilft ein vergleichender Blick auf die **Aussenhandelsstatistik** Italiens und den (bereits oben angesprochenen) **Hafenumschlägen**. Die Gegenüberstellung beider Aufkommensmengen (exemplarisch für 2019) gibt einen Eindruck, wie hoch das Potenzial zur «Verlagerung» auf die Mittelmeerhäfen und damit wie hoch das Risiko zum Abzug aus dem AQGV sein könnten.

#### Aussenhandel Italien

- In 2019 hat Italien Güter im Umfang von 310 Mio. Tonnen importiert und 143 Mio. Tonnen exportiert (alle Tonnagen entsprechen den Warengewichten = netto-netto).

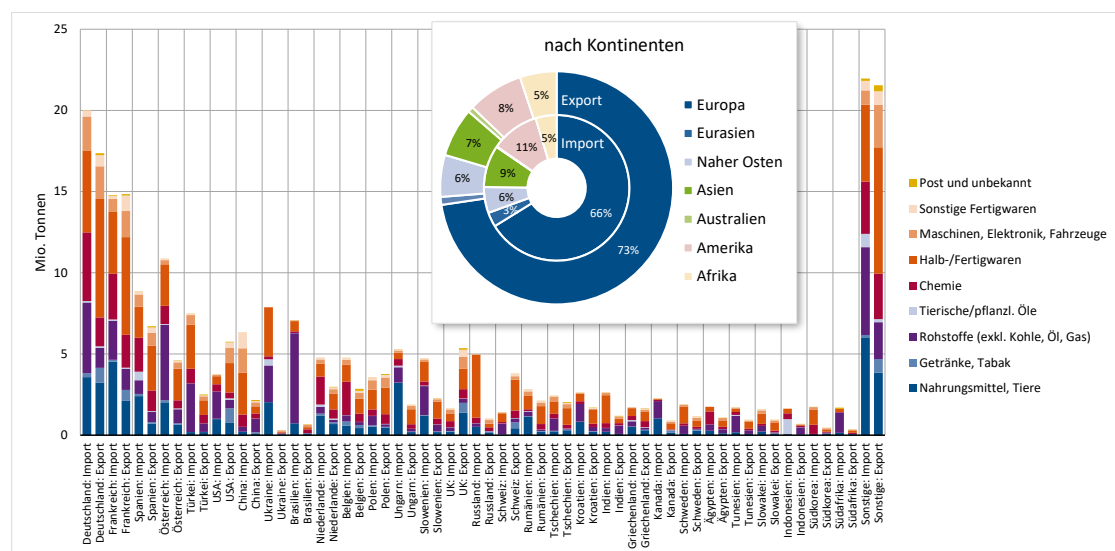
Abbildung 3: Menge und Struktur des italienischen Aussenhandels 2019 (Top 30 mit je Import und Export)



Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat.

- Fast die Hälfte des Importaufkommens (46%) waren *Rohöl, Gas und Kohle*. Diese werden teilweise in Italien raffiniert und gelangen dann in den Export, so dass im Export knapp 20% der Tonnage von dieser Warengruppe eingenommen wird.
- ⇒ Diese Transporte (*Rohöl, Gas und Kohle*) sind nicht AQGV-relevant (im Landverkehr). Daher wird die Analyse nachfolgend um diese (fossilen) Energieträger reduziert. Dann verändert sich das Bild der italienischen Aussenhandelsströme wie folgt:

Abbildung 4: Italienischer Aussenhandel 2019 exkl. Energieträger (Top 30 mit je Import und Export)



Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat.

- Exklusive (fossiler) Energieträger verbleibt ein Importaufkommen von 167 Mio. Tonnen, beim Export sind es 116 Mio. Tonnen (2019).
- Davon sind 26% (Import) resp. 10% (Export) Rohstoffe, die zumeist als Schüttgüter einen höheren Bezug zu See- als zu Landverkehrstransporten besitzen; sie verbleiben jedoch (im Sinne eines worst case) in der nachfolgenden Analyse, zumal bspw. auch Tonerde zwischen Deutschland und Italien im AQGV transportiert wird.
- Ein Drittel des Aufkommens (Import) resp. ein Viertel (Export) haben Bezug zu europäischen Ländern (insgesamt 189 Mio. Tonnen). Mit 37 Mio. Tonnen macht allein Deutschland mehr als ein Viertel der Aussenhandelsmenge (exkl. Energieträger) aus. Es folgen Frankreich (30 Mio. Tonnen = 22%), Spanien (16 Mio. Tonnen = 11%) und Österreich (16 Mio. Tonnen = 11%). Diese vier wichtigsten Handelspartner Italiens generieren innereuropäische Transportströme, für welche die «Neue Seidenstrasse» resp. der Ausbau der Mittelmeerhäfen kaum eine Rolle spielen dürfte (allenfalls für die spanische Relation, die jedoch bereits heute überwiegend im Short-Sea-Shipping bedient wird). Die Türkei steht mit 10 Mio. Tonnen (6%) an

fünfter Stelle der dem Aufkommen nach gereihten Handelspartner Italiens – hier aber wird bereits heute dieses Aufkommen via Mittelmeer transportiert und stellt somit kein Risiko aus Sicht AQGV dar.

- Interkontinentale Seetransporte betreffen in erster Linie die Handelsbeziehungen mit Asien/Australien (6% beim Import, 8% beim Export), Amerika (11% resp. 8%) und Afrika (je 5%). Zusammengenommen sind dies 41 Mio. Tonnen beim Import und 24 Mio. Tonnen beim Export. China ist mit knapp 9 Mio. Tonnen vertreten (6%), an zweiter Stelle bei den Asiaten folgt Indien (4 Mio. Tonnen = 3%), wobei anzumerken ist, dass Indien vorerst von Investitionen auf der «Neuen Seidenstrasse» ausgenommen ist resp. auf entsprechende Investitionen aus China verzichtet.

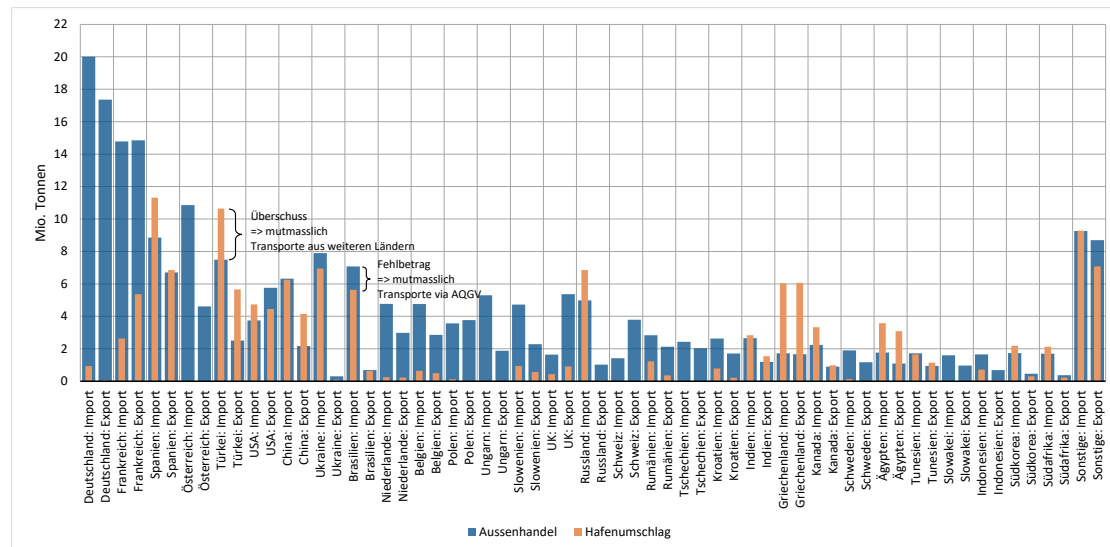
⇒ Die Frage lautet nun: Werden diese interkontinentalen Transporte bereits heute über die italienischen Mittelmeerhäfen oder via Nordsee und somit im AQGV abgewickelt? Eigentlich wären für die «Neue Seidenstrasse» die Asientransporte relevant (insgesamt 23 Mio. Tonnen), aber von ausgebauten Mittelmeerhäfen könnten theoretisch auch Amerika- und Afrikatransporte profitieren (immer vorausgesetzt, die heute gerade auf den Amerika-Relationen auf die Nordseehäfen ausgerichteten Reeder und Logistiker lassen sich auf solche Angebote ein).

### **Bezug zwischen Aussenhandel und Hafenumschlägen**

- Der Vergleich zwischen den quell-/zielbezogenen Hafenumschlägen und den Aussenhandelsrelationen zeigt auf, inwieweit der italienische Aussenhandel bereits über Mittelmeerhäfen oder (zu Teilen) im AQGV abgewickelt wird.<sup>3</sup>
- Insgesamt (abgeleitet aus der Summe aller Einzelströme) verbleiben 152 Mio. Tonnen als «Restmenge» (resp. «Fehlbetrag»), die nicht via italienische Häfen abgewickelt wird. Dies müssten demnach Aussenhandelsströme sein, die nicht via Häfen, sondern im Landverkehr abgewickelt werden. Nach unserer Schätzung belief sich der AQGV im Alpenbogen B (abzüglich Schweizer Binnen-/Import-/Exportverkehr) in 2019 auf 157 Mio. Tonnen, was nun erstaunlich gut der Summe vorgenannter «Restmengen» und damit dem im Landverkehr via AQGV abgewickelten Aussenhandelsströmen entspricht.
- Umgekehrt verbleibt (aus allen Relationen einzeln aufaddiert) ein «Überschuss» von 42 Mio. Tonnen, d.h. es werden mehr Tonnagen in den Häfen umgeschlagen als es entsprechende italienische Aussenhandelsmengen gibt.

<sup>3</sup> Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass über die italienischen Mittelmeerhäfen auch Aussenhandel nord- oder mitteleuropäischer Länder abgewickelt wird und somit Bestandteil der quell-/zielbezogenen Umschlagsdaten wäre. Dies ist jedoch in der Realität kaum der Fall, was sich durch die AQGV-Daten und deren Vergleich bspw. mit deutschen Aussenhandelsdaten auch gut nachvollziehen lässt.

Abbildung 5: Aussenhandel vs. Hafenumschlag 2019 (Aussenhandels-Top 30 mit je Import und Export)



Lesehilfe: Für den Import von der Türkei nach Italien verzeichnet die Aussenhandelsstatistik 7.5 Mio. t, während aus den italienischen Häfen Umschläge aus Transporten von der Türkei in Höhe von 10.6 Mio. t gemeldet werden – es resultiert also ein «Überschuss» von 3.1 Mio. t. Die Differenz sollte sich aus Importströmen erklären, welche via türkischen Häfen nach Italien gelangen, insb. aus den Nachbarländern, allenfalls werden auf den Verbindungen Türkei – Italien auch Warenströme anderer Länder transportiert.

Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat.

Der oben festgestellte «Überschuss» kann (theoretisch) drei Hauptgründe haben:

- Erstens: Es werden je nach Relation auch «gesammelte» Ströme transportiert, welche nicht nur Aussenhandelsmengen aus den in der Hafenstatistik erfassten italienbezogenen Quell-Ziel-Relationen betreffen, sondern weitere Länderrelationen nach/von Italien beinhalten. Dies dürften insbesondere einige Nachbarländer der jeweiligen Quell- resp. Zielorte sein: Bspw. strassenbasierter Vor- und Nachlauf aus Iran, Irak, Armenien und Georgien, der via Türkei abgewickelt wird und dann in der Hafenstatistik der Relation Türkei – Italien zugeordnet ist.
- Zweitens: Es gibt auch Nachbarländer Italiens, die einen Teil ihrer Aussenhandelsmengen über italienische Häfen umschlagen. Die Anzahl dieser Länder ist jedoch mit Slowenien, Österreich und der Schweiz recht überschaubar – viel mehr Relationen sind hier (aus den Erhebungen AQGV) nicht bekannt.
- Drittens: Es gibt Relationen, wo viele Fährverbindungen mit entsprechend gesammelten Strassentransporten von/nach Europa bestehen. Hier sind insbesondere die Verbindungen zwischen Griechenland und Italien zu nennen (Umfang ca. 4 Mio. Tonnen). Dieser «Fähr-Überschuss» ist aus dem oben zusammengezählten «Fehlbetrag» wieder herauszurechnen, so dass die Differenz zum AQGV-Aufkommen etwas grösser wird, jedoch immer noch in gut vergleichbaren Grössenordnungen verbleibt.



Die oben erläuterten «Überschüsse» sind jedoch in der Diskussion allfälliger Risiken für den AQGV nicht relevant. Hier sind die «Fehlbeträge» von Belang. Bei den entsprechenden Relationen ist zu entscheiden, welche davon «wechselgefährdet» wären:

- Ein Beispiel: Aus Vietnam werden 0.5 Mio. t. importiert, wovon nur 0.1 Mio. t über italienische Häfen umgeschlagen werden. Somit ist anzunehmen, dass die fehlenden 0.4 Mio. t über Nordseehäfen umgeschlagen und dann im AQGV transportiert werden. In Gegenrichtung ergibt sich beim Export ein gleich hoher «Fehlbetrag», so dass insgesamt 0.8 Mio. t via AQGV resultieren. Bei einer Angebotsverbesserung via «Neuer Seidenstrasse» und somit via italienischer Mittelmeerhäfen könnten diese 0.8 Mio. t von/nach Vietnam aus dem AQGV «abgezogen» werden.
- Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sich für die Relationen von und nach China gar kein «Fehlbetrag» mehr ableiten lässt, hier also offenbar bereits alle italienischen Aussehenhandelsmengen über die Mittelmeerhäfen abgewickelt werden.
- Alle interkontinentalen Länderrelationen werden – als worst case – zu 100% als verlagerbar vom AQGV in die Mittelmeerhäfen berücksichtigt.
- Für innereuropäische Relationen mit Potenzial zum Short-Sea-Shipping im Mittelmeer wird pauschal mit 50% Abzugspotenzial gerechnet.
- Selbstverständlich gibt es Relationen, wo die «Neue Seidenstrasse» keinen Einfluss auf die Routenwahl haben dürfte, insbesondere bei den innereuropäischen Relationen.

Insgesamt lässt sich (für 2019) ein Potenzial von ca. 11.3 Mio. t quantifizieren, welches vom AQGV abgezogen und neu via italienische Mittelmeerhäfen umgeschlagen werden könnte. Davon lassen sich ca. 8.9 Mio. t explizit den Schweizer Korridoren – also der NEAT – zuordnen (3.7 Mio. t in Nord-Süd- und 5.2 Mio. t in Süd-Nord-Richtung).

Würde es Angaben über die Hinterlandrelationen der in den Nordseehäfen umgeschlagenen Güter geben, könnte dies hierüber verifiziert werden – jedoch sind solche Daten nicht verfügbar. Verfügbar sind jedoch aus der Erhebung AQGV die Aufkommensmengen, welche in Containern und damit mutmasslich im Seehafenhinterlandverkehr via NEAT transportiert wurden. Da nicht alle Container gleich See-container sind, werden in dieser «Gegenrechnung» alle Container ab 30 Fuss einbezogen: Hier wurden 2019 via Gotthard und Simplon ca. 4.4 Mio. Tonnen registriert. Damit ist klar, dass die oben benannte Risikomenge NEAT mit 8.9 Mio. Tonnen a) nicht unplausibel, aber b) auch als sehr grosszügig im Sinne eines worst case einzustufen ist.

Tabelle 1: Abschätzung von Potenzial zum Abzug aus dem AQGV

	Einfuhr				Ausfuhr				Verlustrisiko in %	
	Import (Aussenhandel)	in Häfen entladen	Überschuss: aus anderen Relationen	Fehlbetrag: im AQGV (Nord-Süd) transportiert?	Export (Aussenhandel)	in Häfen beladen	Überschuss: aus anderen Relationen	Fehlbetrag: im AQGV (Süd-Nord) transportiert?	für den AQGV insgesamt (Maximal-Annahmen)	explizit für die NEAT (Maximal-Annahmen)
1 Deutschland	20.0	0.9		19.1	17.4	0.1		17.3	0%	0%
2 Frankreich	14.8	2.6		12.2	14.9	5.4		9.5	0%	0%
3 Spanien	8.9	11.3	2.5		6.7	6.8	0.1		50%	0%
4 Österreich	10.9			10.9	4.6			4.6	0%	0%
5 Türkei	7.5	10.6	3.2		2.5	5.7	3.1		100%	100%
6 USA	3.7	4.7	1.0		5.8	4.5		1.3	100%	100%
7 China	6.3	6.3		0.1	2.2	4.1	2.0		100%	100%
8 Ukraine	7.9	7.0		0.9	0.3	0.1		0.2	0%	0%
9 Brasilien	7.1	5.6		1.4	0.7	0.6		0.1	100%	100%
10 Niederlande	4.8	0.2		4.5	3.0	0.2		2.8	0%	0%
11 Belgien	4.8	0.6		4.1	2.9	0.5		2.4	0%	0%
12 Polen	3.6	0.1		3.4	3.8	0.0		3.7	0%	0%
13 Ungarn	5.3			5.3	1.9			1.9	0%	0%
14 Slowenien	4.7	0.9		3.8	2.3	0.6		1.7	0%	0%
15 UK	1.6	0.4		1.2	5.4	0.9		4.5	0%	0%
16 Russland	5.0	6.9	1.9		1.0	0.0		1.0	50%	0%
17 Schweiz	1.4			1.4	3.8			3.8	0%	0%
18 Rumänien	2.8	1.2		1.6	2.1	0.4		1.8	0%	0%
19 Tschechien	2.4			2.4	2.0			2.0	0%	0%
20 Kroatien	2.6	0.8		1.8	1.7	0.2		1.5	0%	0%
21 Indien	2.6	2.8	0.2		1.2	1.5	0.3		100%	100%
22 Griechenland	1.7	6.0	4.3		1.7	6.1	4.4		100%	100%
23 Kanada	2.2	3.3	1.1		0.9	1.0	0.1		100%	100%
24 Schweden	1.9	0.1		1.8	1.2	0.0		1.2	0%	0%
25 Ägypten	1.8	3.6	1.8		1.1	3.1	2.0		100%	100%
26 Tunesien	1.7	1.7		0.1	0.9	1.1	0.2		100%	100%
27 Slowakei	1.6			1.6	1.0			1.0	0%	0%
28 Indonesien	1.7	0.7		0.9	0.7	0.0		0.6	100%	100%
29 Südkorea	1.7	2.2	0.4		0.5	0.3		0.2	100%	100%
30 Südafrika	1.7	2.1	0.4		0.4	0.2		0.1	100%	100%
31 Argentinien	1.9	2.2	0.3		0.1	0.1		0.0	100%	100%
32 Bulgarien	1.1	0.4		0.7	0.7	0.3		0.3	50%	0%
33 Portugal	0.9	1.1	0.1		0.9	0.2		0.7	50%	0%
34 Saudi-Arabien	0.7	1.0	0.3		0.8	2.4	1.6		100%	100%
35 Finnland	1.0	0.3		0.8	0.4	0.0		0.4	0%	0%
36 Dänemark	0.6	0.0		0.6	0.8	0.0		0.8	0%	0%
37 Israel	0.4	0.5	0.1		1.0	1.5	0.5		100%	100%
38 Algerien	0.4	0.4	0.0		1.0	1.4	0.4		100%	100%
39 Serbien	0.8			0.8	0.5			0.5	50%	0%
40 Emirate	0.2	0.4	0.2		1.0	1.3	0.3		100%	100%
41 Mauretanien	1.2	1.1		0.1	0.1	0.0		0.1	100%	100%
42 Marokko	0.4	0.5	0.1		0.7	1.5	0.7		100%	100%
43 Mexiko	0.5	0.4		0.1	0.6	0.2		0.4	100%	100%
44 Vietnam	0.5	0.1		0.4	0.6	0.1		0.5	100%	100%
45 Japan	0.3	0.2		0.0	0.7	0.3		0.4	100%	100%
46 Albanien	0.3	0.7	0.4		0.7	1.1	0.4		50%	0%
47 Malta	0.1	4.4	4.3		0.9	3.4	2.5		100%	100%
48 Australien	0.1	0.4	0.3		0.8	0.9	0.1		100%	100%
49 Bosnien-Herzegowina	0.6	0.0		0.6	0.3	0.0		0.3	50%	0%
50 Malaysia	0.7	0.1		0.6	0.2	0.2		0.0	100%	100%
Sonstige	9.3	9.3	0.0	0.6	8.7	7.1		1.6	50%	50%
<b>Bilanz</b>	<b>166.7</b>	<b>106.3</b>	<b>22.8</b>	<b>83.2</b>	<b>115.7</b>	<b>65.3</b>	<b>18.8</b>	<b>69.2</b>	<b>11.3 Mio. t</b>	<b>8.9 Mio. t</b>

Tabelle INFRAS. Grundlagen (Aussenhandel, Hafenumschläge): Eurostat.

### 3.2. Szenario Hinzugewinnung ex-Nordseeumschläge

Wenn die Mittelmeerhäfen an Kapazität und Attraktivität gewinnen, dann liegt es nahe, dass hiervon allenfalls auch Aussenhandelsströme nord- oder mitteleuropäischer Länder angezogen werden. Diese Länder versorgen sich heute via die Nordseehäfen. Wenn die Hinterlandanbindungen der italienischen Mittelmeerhäfen konkurrenzfähig gegenüber denen der Nordseehäfen werden, dann wäre ein solches Szenario durchaus vorstellbar. Klar ist allerdings auch, dass es nicht zu einer vollständigen Umkehrung solcher Transportströme kommen kann. Denkbar aber wäre, dass Teilladungen auf entsprechend neuen interkontinentalen Linien auch aus solchen Nachfragemengen bestehen. Auch hier gilt die bereits beim ersten Szenario angefügte Anmerkung, dass die Attraktivität solcher Angebote von mehreren Faktoren abhängt: Hafenkapazität, Stellplätze, Logistik-Flächen, Flächen für logistiknahe Dienstleistungen etc.

Die Quantifizierung solcher potenziell für den AQGV zusätzlicher Nachfragemengen kann nur grob schätzend auf der Basis der Aussenhandelsströme der dafür infrage kommenden Länder erfolgen. Aus Aufwandsgründen wird sich nachfolgend auf die für die NEAT relevanten Länder fokussiert: die Schweiz und Deutschland; theoretisch könnten auch die Niederlande und Belgien oder skandinavische Länder infrage kommen, jedoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass diese unmittelbaren Nordseeanrainer ihre Transportrouten in signifikantem Ausmasse umkehren eher gering. Eine weitere Einschränkung wird bei den Warengruppen vorgenommen, indem auf die potenziell in Container transportierbaren Güter beschränkt wird, d.h. es werden neben *Öl, Gas und Kohle* auch die *sonstigen Rohstoffe* ausgeschlossen.

#### Ableitung NEAT-Potenzial

- Die für Deutschland 30 aufkommensstärksten, interkontinentalen Aussenhandelsrelationen generieren ein Aufkommen von 55 Mio. Tonnen (2019). Unter der Annahme, dass sich die asiatischen Relationen (ausser Indien) zu 5% und alle übrigen zu 2% auf die Mittelmeerhäfen verlegen lassen, resultiert für die NEAT ein zusätzliches Potenzial von 2.0 Mio. Tonnen.<sup>4</sup>
- Aus den 30 aufkommensstärksten Schweizer Relationen mit zusammen 6.8 Mio. Tonnen ergäbe sich unter der Annahme von 20% Wechselfotenzial für Asien und 10% für alle anderen interkontinentalen Destinationen ein NEAT-Potenzial von 0.8 Mio. Tonnen.
- Gesamthaft könnte also die NEAT knapp 3 Mio. Tonnen im Mengengerüst 2019 zusätzlich aufnehmen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 10% am Gesamtaufkommen Gotthard und Simplon in 2019 (BIET).

<sup>4</sup> Dies dürfte eine deutliche Unterschätzung darstellen, weil in der EU-Aussenhandelsstatistik für Deutschland interkontinentale Relationen via niederländischen oder belgischen Häfen nicht als Extra-EU-Handel erfasst wird, sondern dem Transportstrom zwischen Deutschland und diesen Ländern zugerechnet wird. Vermutlich ist die via Niederlande und Belgien ein- und ausgeführte interkontinentale Menge mindestens genau so hoch wie die hier berücksichtigte.

Tabelle 2: Abschätzung zum Potenzial für zusätzliches AQGV-Aufkommen NEAT

Deutschland							Schweiz						
		Import	Export	zusammen	Potenzial Mittelmeer?	Potenzial für NEAT		Import	Export	zusammen	Potenzial Mittelmeer?	Potenzial für NEAT	
1	China	9.8	6.2	16.0	5%	0.8		Brasilien	1.7	0.0	1.8	10%	0.2
2	USA	2.1	8.1	10.2	2%	0.2		China	0.4	0.2	0.6	20%	0.1
3	Brasilien	2.0	2.0	4.0	2%	0.1		Kanada	0.4	0.1	0.5	10%	0.1
4	Indien	1.3	1.4	2.8	2%	0.1		Kolumbien	0.5	0.0	0.5	10%	0.0
5	Südafrika	0.6	1.8	2.4	2%	0.0		USA	0.2	0.3	0.5	10%	0.0
6	Südkorea	0.9	1.3	2.1	5%	0.1		Thailand	0.3	0.0	0.3	20%	0.1
7	Mexiko	0.4	1.5	1.9	2%	0.0		Indien	0.3	0.0	0.3	10%	0.0
8	Japan	0.6	1.3	1.9	5%	0.1		Vietnam	0.2	0.0	0.2	20%	0.0
9	Indonesien	0.9	0.5	1.4	5%	0.1		Costa Rica	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
10	Kanada	0.2	1.2	1.4	2%	0.0		Peru	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
11	Vietnam	0.9	0.4	1.2	5%	0.1		Ghana	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
12	Malaysia	0.6	0.6	1.2	5%	0.1		Ecuador	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
13	Thailand	0.4	0.7	1.1	5%	0.1		Südafrika	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
14	Taiwan	0.5	0.5	1.0	5%	0.0		Panama	0.2	0.0	0.2	10%	0.0
15	Australien	0.1	0.9	1.0	5%	0.0		Mexiko	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
16	Kolumbien	0.2	0.3	0.5	2%	0.0		Australien	0.0	0.1	0.1	20%	0.0
17	Argentinien	0.2	0.3	0.5	2%	0.0		Paraguay	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
18	Chile	0.1	0.4	0.5	2%	0.0		Guatemala	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
19	Singapur	0.1	0.4	0.5	5%	0.0		Argentinien	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
20	Hongkong	0.1	0.4	0.5	5%	0.0		Indonesien	0.1	0.0	0.1	20%	0.0
21	Bangladesch	0.3	0.1	0.4	5%	0.0		Uruguay	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
22	Philippinen	0.1	0.2	0.4	5%	0.0		Chile	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
23	Ecuador	0.3	0.1	0.4	2%	0.0		Honduras	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
24	Pakistan	0.2	0.2	0.4	5%	0.0		Dominik. Rep.	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
25	Peru	0.1	0.1	0.3	2%	0.0		Singapur	0.0	0.0	0.1	20%	0.0
26	Trinidad	0.2	0.0	0.3	2%	0.0		Nicaragua	0.1	0.0	0.1	10%	0.0
27	Neuseeland	0.1	0.2	0.2	5%	0.0		Neuseeland	0.0	0.0	0.1	20%	0.0
28	Costa Rica	0.2	0.0	0.2	2%	0.0		Hongkong	0.0	0.0	0.0	20%	0.0
29	Honduras	0.1	0.0	0.1	2%	0.0		Japan	0.0	0.0	0.0	20%	0.0
30	Sri Lanka	0.1	0.0	0.1	2%	0.0		Philippinen	0.0	0.0	0.0	20%	0.0
		<b>23.6</b>	<b>31.2</b>	<b>54.8</b>	<b>4%</b>	<b>2.0</b>			<b>5.9</b>	<b>0.9</b>	<b>6.8</b>	<b>12%</b>	<b>0.8</b>

Tabelle INFRAS. Grundlagen: Eurostat, EZV.

## 4. Fazit

Mit der «Neuen Seidenstrasse» sollen einerseits der bestehende Seeweg zwischen Asien (insb. China) und andererseits die (zwei) Landverbindung(en) mit entsprechenden Infrastrukturausbauten leistungsfähiger gemacht werden. Für den Seeweg nehmen insbesondere die italienischen Mittelmeerhäfen eine Schlüsselstellung ein. Infolge veränderter Transportrouten könnten sich für den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz und damit insbesondere für die NEAT gewisse Auswirkungen einstellen:

- Einerseits wäre es denkbar, dass Italien seine heute noch via Nordseehäfen und NEAT geführten Aussenhandelsströme künftig über die eigenen Mittelmeerhäfen abwickelt. Im Worst Case könnte dies für die NEAT einen Verlust von ca. 8.9 Mio. Tonnen – bezogen auf das Erhebungsjahr 2019 – bedeuten. Dies entspräche immerhin einem Drittel des Aufkommens NEAT 2019 resp. einem Viertel des Gesamtaufkommens AQQV durch die Schweiz insgesamt. Diese Abschätzung stellt aber ganz klar das absolut obere Maximum dar und dürfte realistischere eher halb so gross ausfallen.
- Andererseits ist es auch denkbar, dass mit attraktiveren Mittelmeerhäfen auch interkontinentale Transportströme aus Deutschland und der Schweiz von den Nordseehäfen abgezogen würden. Diese würden dann neu die NEAT als Hinterlandanbindung zu den italienischen Häfen benutzen. Eine grobe Abschätzung lässt erwarten, dass hier ca. 10% zusätzliches NEAT-Aufkommen generiert werden könnte (entsprechen 2.8 Mio. Tonnen in 2019); diese Abschätzung ist eher als Minimum Case einzustufen.
- Gesamthaft kann festgehalten werden, dass sich Chancen und Risiken aus dem Ausbau der italienischen Mittelmeerhäfen in etwa die Waage halten. Damit dürften die Folgen auf die NEAT eher überschaubar bleiben.

Zur Diskussion der «Neuen Seidenstrasse» und ihrer möglichen Folgen auf den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz sind jedoch auch andere qualitative Aspekte einzubeziehen:

- Mit dem Ausbau der Mittelmeerhäfen allein ist noch kein Transportstrom «umgelegt» worden. Vielmehr bedarf es weiterer Faktoren, damit hier die Transportströme in signifikantem Masse «reagieren»: Es braucht Logistikflächen in Hafennähe sowie Flächen für logistiknahe Dienstleistungen und es braucht den Willen entsprechender Anbieter, ihre heute im Umfeld der Nordseehäfen optimal ausgestalteten Angebote künftig auch in Italien aufzubauen.
- Ähnliches gilt auch für die Reeder, welche entsprechende Mindestmengen benötigen, damit sie ihre heutigen Liniendienste tatsächlich verändern oder erweitern.
- Die gesamte «Neue Seidenstrasse» besitzt auch eine (welt-)politische resp. geostrategische Komponente. Ob sich dann all die damit verbundenen resp. offiziell geäusserten Ziele und Erwartungen erfüllen, steht jedoch auf einem anderen Blatt.