

Internationales Verkehrswesen



POLITIK

Verkehrswege öffnen – Verkehrswege sichern

INFRASTRUKTUR

Städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels

LOGISTIK

Logistikmarkt – Schiffsverkehre mit Potenzial

MOBILITÄT

Regionalflughäfen: Geschäftsreisende abgehängt?

TECHNOLOGIE

Blockchain – Anwendungen für die Logistik

Transport und Logistik

**Marktchancen strategisch
besser nutzen**

Transport und Logistik im Wandel



Dass der Wandel einen stetigen Begleiter im Verkehrs- und Logistikbereich darstellt, ist nichts Neues. Wie vielschichtig, umfassend und komplex diese Transformationsprozesse allerdings sind, zeigen nicht zuletzt zahlreiche aktuelle Entwicklungen, wobei vor allem deren Konvergenz zur besonderen Aufgabe für unsere Branche wird. So müssen sich Manager und Unternehmer einerseits kurz- und mittelfristigen Herausforderungen, wie beispielsweise drohenden Einschränkungen im internationalen Handel aufgrund von Zöllen oder der Wiedereinführung von US-Sanktionen gegen den Iran, stellen und es darüber hinaus gleichermaßen als ihren Auftrag verstehen, geostrategisch relevante Projekte wie den Ausbau der Neuen Seidenstraße und die daraus resultierenden Veränderungen globaler Güterströme und wirtschaftspolitischer Machtverhältnisse zu antizipieren.

Außerdem zeigt sich eigentlich Woche für Woche mehr, dass die fortschreitende Digitalisierung nicht nur das Leben der Menschen, sondern vor allem auch die Mobilität, den Transport und die Logistik radikal verändern wird. Wie stark die disruptive Kraft hier ist, zeigen nicht zuletzt die vielen in diesem Bereich gegründeten Startups. Verantwortliche Entscheidungsträger sind daher nicht nur gefordert, aktuelle Geschäftsmodelle zu überdenken, sondern müssen diese häufig komplett neu entwickeln. So gefährlich diese Entwicklung für etablierte Unternehmen auch sein mag, bieten sich zugleich dennoch sehr große Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten.

Wenn es Aufgabe der Politik ist, Systeme nachhaltig zu gestalten, müssen neben wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch soziale und ökologische Wirkungen bedacht werden. Bezüglich der sozialen Wirkungen wurde die Veränderung der Arbeitswelt schon früh diskutiert. Die Richtung ist weitgehend klar: (Aus)Bildung, (Weiter)Bildung und, wenngleich oft nicht ganz eindeutig kommuniziert, aber genauso wichtig, die (Allgemein)Bildung.

Am wenigsten konkret und sehr ambivalent ist die Auswirkung der Digitalisierung auf die Ökologie. Im Bereich des Verkehrs könnten autonom fahrende Fahrzeuge helfen, Unfallzahlen zu reduzieren. Kooperative Logistikplattformen und Blockchain-Lösungen könnten dazu beitragen, die Fahrzeugauslastung zu erhöhen und die Effizienz zu steigern. Allerdings sind die Geschäfts-

modelle, die mit der Digitalisierung verbunden sind, eher auf eine Beschleunigung der wirtschaftlichen Aktivitäten und damit der verbundenen Personen- und Güterverkehre ausgelegt. Man muss kein Technikfeind sein, um zu erkennen, dass viele Digitalisierungstechnologien sich Umweltschutz auf die Fahnen schreiben, aber im Grunde auch den Ressourcenverbrauch beschleunigen werden.

So ist Tesla zwar gut für den Durchbruch der Elektromobilität, aber Sportwagen, Luxuslimousinen und SUVs sind ökologisch eher bedenklich. Die u.a. Bitcoin zugrundeliegende Blockchain löst gerade eine Technologiewende aus, aber der Energieverbrauch, der damit in vielen Bereichen einhergeht, ist noch gigantisch. Kritisch zu hinterfragen ist auch der „Run“ der digitalen Multimilliardäre in den Weltraum. Nicht nur, dass die dazu benötigten Flugkörper ungeheure Mengen an Energie verschlingen und früher oder später ein ökologisches Problem werden. Es zeigt außerdem, dass diejenigen, die die Digitalisierung vorantreiben, denken, dass diese nicht zur Rettung der Welt führt, sondern eher, dass wir künftig neue Lebensräume brauchen. Angesichts der globalen Dimension der digitalen Veränderung ist guter Rat an die Politik teuer. Der US-Ökonom und Managementtheoretiker Michael Porter aber hat gezeigt, dass straffe Umweltauflagen aufgrund des Effizienzdrucks mittelfristig gut für die Industrie sind.

Die Fähigkeit privatwirtschaftlicher Akteure und der öffentlichen Hand, auf die Vielzahl von Veränderungen und die damit verbundenen Herausforderungen zu reagieren, bildet eine wesentliche Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand. Mein Wunsch an die europäische Politik, Unternehmen und die Forschung wäre es, im Bereich der Digitalisierung der Nachhaltigkeit eine größere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Das vorliegende Heft gibt dazu aus verkehrspolitischer, unternehmerischer und wissenschaftlicher Perspektive wieder wichtige Anregungen.

Sebastian Kummer


Univ. Prof. Dr., Vorstand des Institutes für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien



SEITE 19

Foto: pixabay.de

POLITIK

- 10 Sicherer Bahnhof**
Untersuchung der Auswirkungen von Sicherheitskontrollen auf den Fahrgastfluss
Lukas Asmer
Andrei Popa
- 14 Internationalisierung von Flüssen in Südamerika**
Mannheimer Akte als Vorbild für das Flussnetz des Paraná – Paraguay
Armin F. Schwolgin
- 18**  **Kritik der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung**
Standpunkt
Andreas Kossak
- 19 Die Quote als Antrieb für E-Fahrzeuge in China**
Förderung der E-Mobilität mit verkehrspolitischen Instrumenten in der Volksrepublik China
Matthias Gather
Christian Vollrath
Zubin You



SEITE 28

Foto: Toti Lecker

INFRASTRUKTUR

- 24 Verkehrlich-städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels**
Wie können die zunehmenden Lieferverkehre in den Städten konfliktfrei abgewickelt werden?
Sven Altenburg
Klaus Esser
Dirk Wittowsky
Sören Groth
Hans-Paul Kienzler
Judith Kurte
Anna-Lena van der Vlugt

WISSENSCHAFT

- 28 Entwicklung eines Kernnetzes für Oberleitungs-LKW**
Tobias Bernecker
Markus Schubert
Florian Hacker
Gregor Nebauer
Sven Kühnel
Jens Boysen

LOGISTIK

- 34 Low Carbon Logistics**
Nachhaltige Logistiklösungen für die letzte Meile in Klein- und Mittelstädten
Clemens Weiss
Clara Burzlaff
- 37 Wettbewerbskräfte im Logistikmarkt der Zukunft**
Auswirkungen der Digitalisierung auf die Geschäftsmodelle von Third-Party Logistics Providern
Erik Hofmann
Mathias Mathauer



SEITE 37

Foto: geralt/pixabay.de

- 40 XXL-Containerschiffe – eine kritische Reflexion**

Ulrich Malchow

- 44 Löst der indische Tiger den chinesischen Drachen ab?**

Dirk Ruppik

- 46 Was verbirgt sich hinter der neuen Seidenstraßen-Initiative?**

Chinas Entwicklungsmodell international vernetzter Transport- und Wirtschaftskorridore
Carsten Müller
Michael Huth

- 51 Strukturen der europäischen Fährschiffstonnage**

Empirische Untersuchung der RoPax- und RoRo-Tonnage in Europa
Sönke Reise
Caroline Haugrund

- 56 Transporte von Flüssignährstoffen per Binnenschiff**

Geschäftsmodell – Transportkorridore – Technik
Thomas Decker

WISSENSCHAFT

- 59 Simulation des Entscheidungsverhaltens verdeutlicht Marktpotenzial**

Hafen- und Verkehrsträgerwahl für Containertransporte aus dem südwestdeutschen Hinterland
Ralf Elbert
Katrin Scharf
Frederik Meyer

INHALT

Juni 2018



MOBILITÄT

64 **Niedrigwasser am Bodensee und die Auswirkungen auf die Schifffahrt**

Anja Scholten
Benno Rothstein

67 **All-Electric-Tourism – nachhaltige Bodenseereisen**

Radtourismus mit neuen Chancen
Helene Schmelzer
Thomas Sauter-Servaes

70 **Mobilitätsmonitor Nr. 6 – Mai 2018**

Lena Damrau
Frank Hunsicker
Lisa Ruhrort
Christian Scherf
Robin P. G. Tech

74 **Regionalflughäfen ohne Netz**

Die deutschen Regionalflughäfen sind für den Geschäftsreiseverkehr schlecht angebunden
Christoph Brützel

Aktuelle Themen, Termine und das umfangreiche Archiv finden Sie unter

www.internationalesverkehrswesen.de



TECHNOLOGIE

78 **Web-basierte Dienste für die Mobilitätsplanung im Alltag**

Nutzungsverhalten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Österreich
Julia Christina Schilder
Juliane Stark

WISSENSCHAFT

82 **Blockchain-Anwendungen in der Logistik**

Otto Jockel
Sebastian Stommel

RUBRIKEN

03 **Editorial**

06 **Im Fokus**

09 **Kurz + Kritisch**

23 **Bericht aus Brüssel**

88 **Forum**
Veranstaltungen

89 **Impressum | Gremien**

90 **Vorschau | Termine**

AUSGABE 3/2018

Schiene vs. Straße?

- Güterverkehr
- Infrastruktur
- Mobilitätsstrategien
- Politikbewertung

erscheint am 13. September 2018

Internationalisierung von Flüssen in Südamerika

Mannheimer Akte als Vorbild für das Flussnetz des Paraná – Paraguay

Verkehrswege, Infrastruktur, Völkerrecht, nationale Gewässer

Die Binnenschifffahrt in Südamerika hat ein großes Potential, wird aber aufgrund infrastruktureller Probleme und politischer Hindernisse nur unzureichend genutzt. Eine an europäische Vorbilder angelehnte Internationalisierung des Flusssystemes Paraná – Paraguay könnte dem Verkehrsträger Binnenschiff in den beiden großen Anrainerstaaten Brasilien und Argentinien, aber auch in Paraguay, Uruguay und Bolivien starken Auftrieb verleihen. Ob die Initiative der brasilianischen Wirtschaft aus dem Sommer 2016 Erfolg hat, muss angesichts der Interessengegensätze der Teilnehmerstaaten und der andauernden politischen Instabilität, vor allem in Brasilien, gegenwärtig bezweifelt werden.

Armin F. Schwolgin

In Europa führte die Freiheit der Schifffahrt auf der offenen See bereits zu Beginn des vorletzten Jahrhunderts dazu, dass auch die Freiheit der Schifffahrt auf Flüssen auf die politische Agenda kam. In der Akte des Wiener Kongresses von 1815 wurde die Freiheit der

Schifffahrt auf den schiffbaren Flüssen, die zwei oder mehr Staatsgebiete durchfließen, zum Programm, das nach und nach umgesetzt wurde. Die Mannheimer Akte, die Donau-Akte und die Mosel-Akte [1] sind bis heute wegweisend und finden in letzter Zeit in Südamerika mehr Beachtung.

die Flußschiff[f]ahrt“ [3]. Das Abkommen über die Binnenschifffahrt auf dem Flusssystem des Paraná – Paraguay, vielfach als „Hidrovia Paraná – Paraguay“ (HPP) bezeichnet, das seit 1995 in Kraft ist, kann wegen seines multilateralen Charakters als eine politische und juristische Wende betrachtet werden. Das Abkommen stellt somit eine Abkehr von der seit Mitte des 19. Jahrhunderts geübten Praxis dar, Flüsse des Subkontinents durch einseitige Erklärungen oder Gesetze für die Handelsschifffahrt anderer Länder zugänglich zu machen. Die Öffnung des Amazonas und seiner Nebenflüsse durch ein Dekret des damaligen Kaisers von Brasilien aus dem Jahre 1866 ist das markanteste Beispiel [4]. Daran erinnert das Monumento à Abertura dos Portos às Nações Amigas in Manaus, welches von dem italienischen Bildhauer Demênico de Angelis geschaffen und im Jahre 1900 auf dem Platz vor der Oper enthüllt wurde (Bild 1).

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Erschließung des Amazonas für die Regierung im fernen Rio de Janeiro kein wirkliches Thema. Der Tradition der früheren Kolonialmacht Portugals folgend, betrieb Brasilien eine Abschottungspolitik. Zum anderen hielt die Dampfschifffahrt erst zu Beginn des Jahres 1853 Einzug auf dem Amazonas (Bild 2). Hierzu gründete der Visconde de Mauá auf Basis des Dekretes Nr. 1037 von 1850 die Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Diese hatte für 30 Jahre die Konzession für die Schifffahrt

Internationale und internationalisierte Flüsse

Nach dem Völkerrecht gehören Flüsse zum Staatsgebiet der jeweiligen Staaten. Sofern sie nicht international oder internationalisiert sind, gelten sie als nationale Gewässer. Als internationale Flüsse werden in der Literatur vielfach Flüsse verstanden, die wegen ihrer Verbindung zum Meer international zugänglich sind, das Gebiet mehrerer Staaten durchfließen oder die Grenze zwischen zwei Staaten bilden. Von diesen werden internationalisierte Flüsse unterschieden, die dadurch gekennzeichnet sind, dass ihre Verwaltung dem Staat oder den Staaten, zu deren Gebiet(en) sie gehören, ganz oder teilweise entzogen sind [2]. Die Befugnisse liegen dann bei einer internationalen Institution, die mehr als nur eine beratende Funktion hat. Insofern wird die Souveränität des oder der Anliegerstaaten eingeschränkt.

Internationalisierung des Amazonas von 1887

Nach Dahm/Delbrück/Wolfrum gab es bis Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts in Südamerika „nur wenige Verträge über



Bild 1: Denkmal zur Öffnung des Amazonas für ausländische Schiffe in Manaus

Foto: A. F. Schwolgin



▲ Bild 3: Flusssystem Rio Paraná - Rio Paraguay
 Quelle: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Riodelaplatabasinmap.png>

◀ Bild 2: Zusammenfluss des Amazonas (braunes Wasser) und des Rio Negro bei Manaus
 Foto: A. F. Schwolgin

auf dem Amazonas. Im Jahre 1871 verkaufte er die Gesellschaft jedoch an die Amazon Steam Ship Navigation Company Limited in London [5].

Seit Ende der 1840er Jahre übten vor allem die USA und die Nachbarländer Brasiliens starken Einfluss auf das schwache Kaiserreich aus. Von den europäischen Mächten machten sich insbesondere Frankreich und Großbritannien für die Öffnung des Amazonas stark. Der Druck der USA und aller beteiligten Staaten wurde bereits vor 100 Jahren kritisch diskutiert [6]. Bis heute wird in Brasilien neben der Rolle der USA auch die der Nachbarstaaten und der eigenen kaiserlichen Regierung kritisiert. Dabei wird die Frage aufgeworfen, ob sich die Nachbarstaaten eher von eigenen oder fremden Interessen leiten ließen [7]. Nach vielen diplomatischen Verwicklungen und Pressionen hat Brasilien 1866 mit dem kaiserlichen Dekret Nr. 3.749 vom 7.12.1866 den Amazonas, der zu großen Teilen brasilianisches Territorium durchfließt, für die Handelsschifffahrt aller Nationen geöffnet. Das Dekret trat gemäß Art. 1 am 7.9.1867 in Kraft [8].

Die Hidrovia Paraná - Paraguay (HPP)

Der Rio Paraná entsteht durch den Zusammenfluss des Paranaíba und des Rio Grand in Brasilien, welches er bis zu den Wasserfällen von Foz de Iguazú durchfließt. Hier

bilden Brasilien, Argentinien und Paraguay ein Dreiländereck. Der Rio Paraguay, im brasilianischen Oberlauf Rio Paraguai genannt, ist der wichtigste Nebenfluss des Rio Paraná. Nördlich von Resistance und Corrientes mündet er in den Paraná. Das Flusssystem Paraná-Paraguay ist mit seinen 3442 km nach dem Amazonas das zweitgrößte Flussbecken in Südamerika (Bild 3) [9].

Die Binnenschifffahrt auf der HPP ist mehrfach durch Abkommen geregelt worden. Im Vertrag von Madrid von 1750 wurden nicht nur die Grenzen zwischen den spanischen und portugiesischen Besitztümern geregelt, sondern die Könige fixierten auch die Regeln für die Schifffahrt auf den Flüssen: Bildet der Fluss die Grenze, können beide Nationen diesen befahren, liegen beide Ufer aber auf dem Hoheitsgebiet einer Nation, dann dürfen nur Schiffe dieser den Strom nutzen [10].

Die aktuelle vertragliche Regelung für die HPP stammt aus dem Jahre 1992 und ist bis 2018 befristet [11]. Unabhängig von der Frage einer weiteren Verlängerung weist Marazzi darauf hin, dass die 14 Verordnungen, die neben sechs Zusatzprotokollen Vertragsbestandteil sind, noch nicht in alle nationalen Rechtsordnungen übernommen wurden [12]. Die multinationale rechtliche Konstruktion wird in jüngerer Zeit Experten als nicht weitgehend und nicht effizient genug betrachtet.

Initiative der FIESP zur Internationalisierung der HPP

Im Sommer 2016 ist der einflussreichste Industrieverband in Brasilien, die Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), mit dem Vorschlag an die Öffentlichkeit getreten, für die HPP eine supranationale Kommission nach dem Vorbild der rheinischen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (1856) oder der Donaukommission (1856/1948) zu schaffen [13]. Nach Auffassung der FIESP könnten durch die Schaffung einer supranationalen Institution für den Paraná - Paraguay alle Anrainerstaaten, also Bolivien, Paraguay, Uruguay, Argentinien und Brasilien, in den Genuss der Vorteile einer größeren wirtschaftlichen Integration gelangen. Es darf aber nicht übersehen werden, dass hier – wie damals beim Amazonas – auch nationale Befindlichkeiten und die wirtschaftlichen Motive der einzelnen Länder eine Rolle spielen, insbesondere in Brasilien und Argentinien. Während für Argentinien die Häfen San Lorenzo und Rosario (Santa Fé) am unteren Paraná insbesondere für den Export sehr große Bedeutung haben, ist Brasilien vor allem an Massenguttransporten vom Oberlauf des Paraguay (Cáceres und Corumba) interessiert. Bisher wird vorwiegend Eisenerz von Brasilien nach Argentinien transportiert. Bei entsprechender Anbindung der Agrarstaaten Mato Grosso, Mato Grosso do Sul und Goiás an



Bild 4: Schubschiff Herkules XV von Imperial Logistics International auf dem Rio Paraná-Paraguay
Quelle: Imperial Logistics

den brasilianischen Binnenhafen Cáceres via Eisenbahn und Straße könnten auch Getreide und insbesondere Sojabohnen auf dem Wasserweg exportiert werden. Hier liegen die besonderen Interessen Brasiliens. Durch die Verbesserung der Transporte auf der Binnenwasserstraße ließen sich allein in Brasilien die Logistikkosten für Getreide und Erze um 40 % bis 60 % senken [14].

Die Kritik aus der brasilianischen Wirtschaft an der gegenwärtigen Situation ist keineswegs neu. So kam eine Studie der Weltbank aus dem Jahre 2010 im Hinblick auf die Bemühungen der Vertragsstaaten um eine Verbesserung der Schifffahrt auf der HPP zu einer negativen Bewertung. Sie spricht von Fehlschlägen und Disputen, die konkrete Änderungen der Koordination der einzelstaatlichen Regularien und der Politiken verhindert hätten [15]. Als Folgen wurden der schlechte Zustand der Infrastruktur, Mängel in Betrieb und Logistik sowie Sicherheitsprobleme genannt. Einzelstaatliche Lösungen würden wegen der Asymmetrie von Kosten und Nutzen der erforderlichen Investitionen unterbleiben. Die Schaffung einer supranationalen Einrichtung wird von der Weltbank als schwierig angesehen: „[T]he generation of an international authority (able to charge users) is legally complex.“ [16].

In einem 2012 gehaltenen Vortrag wies Juan Pablo Prosedo aus argentinischer Sicht ebenfalls auf operative Probleme (Infrastruktur, Kenntnisse der Mannschaften auf Schiffen, die unter der Flagge Paraguays fahren) hin [17]. Im selben Jahr kommt auch Carina Marazzi zu einer negativen Beurteilung: „Obwohl seit Unterzeichnung des Abkommens fast 20 Jahre vergangen sind, sind die Ziele [...] bisher nur teilweise erreicht

worden.“ [18]. Ursächlich hierfür sind die unterschiedliche Wirtschaftskraft und divergierende politische Interessen der Vertragsstaaten.

Das Politikversagen wird von Luiz Carlos Ribeiro, einem Vertreter des brasilianischen Transportministeriums, aufgegriffen, der 2012 in einem öffentlichen Vortrag für die HPP in Anlehnung an die Rheinkommission eine supranationale Regelung vorschlug [19].

Eine verkehrspolitische Kritik wurde 2013 von Guillermo Háskel formuliert, indem er mit Blick auf die bestehende Rechtskonstruktion ausführt, dass „no relevant achievements on the harmonization and/or regional legislative uniformity have been made since these organisms lack the delegation of national compet[ences].“ [20].

Mit den „Organismen“ zielt Háskel auf das sogenannte „Comité Intergubernamental de la Hidrovia“ (CIH) und die „Comisión del Acuerdo“ ab. Die CIH ist für die technischen Fragen auf der Wasserstraße zuständig; sie rangiert auf der dritten Verwaltungsebene unterhalb der Transport- und Außenministerien der beteiligten Länder [21]. In eine ähnliche Richtung geht die Kritik der brasilianischen FIESP. Sie verlangt die Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Ministerienebene, um alle anstehenden Fragen politisch direkt entscheiden zu können. Bisher verheddert sich nach ihrer Ansicht die CIH in Fragen der Investitionen, des Umweltschutzes und der Energieerzeugung, die vom Komitee der Minister nicht entschieden werden. Eine weit bessere Lösung wäre nach Ansicht der FIESP jedoch die Schaffung einer supranationalen Institution nach dem Vorbild der Rheinkommission. Diese könne dann alle anstehenden Fragen direkt

und besser lösen. Auf jeden Fall solle die Wirtschaft dabei mitwirken.

Wirtschaftliche Chancen

Unabhängig von möglichen rechtlichen Veränderungen bietet das Flussgebiet des Paraná – Paraguay mit seinen Anrainerstaaten Argentinien, Brasilien, Bolivien, Paraguay und Uruguay große wirtschaftliche Chancen. „In Südamerika gibt es wegen unzureichend genutzter Infrastruktur und ineffizienter Transportabwicklung enorme Wachstumspotenziale.“ [22]. Trotz der vielfältigen wirtschaftlichen und politischen Risiken in diesen Märkten sollten ausländische Binnenschiffsunternehmen die Entwicklung aufmerksam verfolgen, denn das Transportaufkommen in der Region bietet gute Möglichkeiten, ein etabliertes Geschäftsmodell zu exportieren. Imperial Logistics International hat sich mit der 2013 gegründeten Imperial Shipping Paraguay S. A. bereits in diesem Markt engagiert und verfügt über eine Flotte von sieben Schubboten und 84 Leichtern [23] (Bild 4). Zu den wichtigsten Gütern zählen Mineralien, landwirtschaftliche Produkte, Klinker, Öl und Kraftstoffe sowie Container. Zukünftig will Imperial auch Kalkstein, Zement, Gas und Lebensmittel transportieren [24]. Im März 2018 hat Imperial Logistics zusammen mit einem lokalen Joint Venture Partner ein Hafenterminal in der paraguayischen Hafenstadt Concepción reaktiviert, um Transporte brasilianischer Agrarprodukte wirtschaftlicher und ökologischer abwickeln zu können [25].

Diskussion um eine Internationalisierung der HPP geht weiter

Die Forderung der brasilianischen FIESP aus dem Jahre 2016 steht nicht mehr allein im Raum. Ende 2016 hat sich der Botschafter Paraguays in Bolivien ähnlich geäußert, als er öffentlich die Schaffung einer „plurinationalen“ Einrichtung forderte, die von einem Vorstandsvorsitzenden und vier weiteren Vorstandsmitgliedern geführt werden solle [26]. Die Debatte um die Internationalisierung der HPP geht in den beteiligten Ländern zwar weiter, aber die Einschätzung der Weltbank aus dem Jahre 2010, nach der das gesamte Thema der HPP im Vergleich zu anderen Politikfeldern wenig Interesse findet und deshalb nicht im Zentrum der Agenden der jeweiligen Regierungen steht [27].

Nach einer Veröffentlichung des Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (IRICE) sollen der brasilianische Präsident Michel Temer und sein Außenminister José Serra (am 22.03.2017 aus gesundheitlichen Gründen zurückgetreten) dem Vorschlag der Schaffung einer supranatio-

nenal Paraná-Paraguay-Kommission positiv gegenüberstehen [28]. Angesichts der anhaltenden politischen Turbulenzen sowie der Unsicherheiten über die Kandidatenaufstellung und den Wahlausgang im Oktober 2018 sind hinter der Idee einer von Brasilien getriebenen supranationalen Kommission für den Paraná – Paraguay aber große Fragezeichen zu setzen.

Am 22. Februar 2018 hat Paraguay turnusgemäß den Vorsitz des Comité Intergubernamental de la Hidrovia von Brasilien übernommen. In einer Pressemeldung der staatlichen brasilianischen Presseagentur Agencia Brasil wurden die im laufenden Jahr anstehenden Aufgaben des CIH klar angesprochen [29]:

- Klärung institutioneller Fragen der CIH,
- Aktualisierung von Vorschriften,
- Verlängerung des Vertragswerkes über die HPP auf unbestimmte Zeit,
- Festlegung eines permanenten Sitzes des Sekretariats der CIH.

Die Frage, warum diese Aufgaben nicht schon unter dem Vorsitz Brasiliens im letzten Jahr gelöst wurden, insbesondere, warum es zu keiner unbefristeten Vertragsverlängerung kam, wird freilich nicht erwähnt.

ANMERKUNGEN

[1] Vgl. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Historischer Abriss. Einführung, in: ccr-zkr.org/11010100, abgerufen am 2.7.2017; Donaukommission: Die Donaukommission, in: <http://www.danubecommission.org/dc/de/donaukommission/> sowie Dieselbe: Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, in: <http://www.danubecommission.org/dc/de/donaukommission/ubereinkommen-uber-die-regelung-der-schifffahrt-auf-der-donau/>, beide abgerufen am 2.7.2017; Die Moselkommission (Hrsg.): Die Verantwortung gegenüber der Schifffahrt verpflichtet uns zu Umsicht, Weitsicht und Tatkraft, Trier 2012

[2] Vgl. Bleckmann, Albert: Grundgesetz und Völkerrecht. Ein Studienbuch, Berlin 1975, S. 132

[3] Dahm, Georg; Delbrück, Jost; Wolfrum, Rüdiger: Völkerrecht Band I/1, 2. völlig neu bearbeitete Auflage, Berlin 1989, S. 392

[4] Vgl. Decreto no. 3.749 de 7 de Dezembro de 1866, in: Coleção de Leis do Imperio do Brasil – 1866, pagina 362 Vol. 1 pt. II

[5] Vgl. El-Kareh, Almir Chaiban: A companhia de navegação e comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia Brasileira: “O imaginado grande banquete comercial”, Niteroi 2003, in:

http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_almir_chaiban_el_kareh_a-companhia-de-navegacao-e-comercio-do-amazonas-e-a-defesa-da-amazonia-brasileira-o-imaginado-grande-banquete-comercial.pdf, abgerufen am 24.6.2017

[6] Vgl. Martin, Percy Alvin: The influence of the United States on the opening of the Amazon to the World's Commerce, in: The Hispanic American Historical Review, Vol. 1, No. 2 (May 1918), S. 146–162

[7] Vgl. Palm, Paulo Roberto: A Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro, Brasília 2009, S. 34 ff

[8] Vgl. Decreto no. 3.749 de 7 de Dezembro de 1866, a. a. O.

[9] Die anderen Becken sind das nordöstliche Becken mit dem Pindaré und Paranaíba, das Becken des São Francisco, das Tocantins-Araguaia Becken, das Tietê-Paraná Becken, das südöstliche Becken des Paraíba do Sul und das südliche Becken mit dem Jacui-Guaíba, dem Camaqua und der Laguna dos Patos Atlantik südlich von Porto Alegre

[10] Vgl. Engelk Alvez, Therezinha Marley: A fixação das fronteiras, in: História do Brasil, hrsg. von Bloch Editores zum 150. Staatsjubiläum, Vol. III, Rio de Janeiro 1972, S. 579 – 580

[11] Vgl. Marazzi, Carina: Die Wasserstraße Hidrovia Paraguay – Paraná – ein Überblick, in: Internationale Aspekte der Binnenschifffahrt, hrsg. von C. Schäfer, Baden-Baden 2012, S. 434 – 57, hier S. 47

[12] Vgl. Marazzi, a. a. O., S. 55 sowie das Protokoll der XLIV Sitzung des Comité Interguber – namental de la Hidrovia Paraguay-Parana vom 16.12.2016, <http://hidrovia.org/userfiles/Acta%20de%20la%20XLIV%20Reuion%20de%20CH%20%28%20Brasilia%29.pdf>, abgerufen am 7.4.2018

[13] Vgl. Barbosa, Rubens: Autoridade supranacional para hidrovia, in: O Estado de S. Paulo vom 23.8.2016, S. A 2 sowie derselbe: Autoridade supranacional para a hidrovia Paraná-Paraguai, in: Briefings vom 28.6.2016, Rubens: Autoridade Supranacional para a Hidrovia Paraná – Paraguai, in: Briefing, hrsg. von der IRICE am 28.6.2016, <http://irice.com.br/autoridade-supranacional-para-hidrovia-parana-paraguai/>, abgerufen am 30.8.2016

[14] Vgl. Barbosa (23.8.2016), a. a. O. Für den Bereich des Tietê – Paraná, wo wegen der Trockenheit in den letzten Jahren auf den Straßengüterverkehr ausgewichen werden musste, werden im Vergleich zum kombinierten Verkehr Bahn-Binnenschiff Mehrkosten von 30 % angegeben, vgl. o. V.: Tietê-Panará já permite a retomada de operações multimodais, in: Guia Marítimo/logweb vom 24.2.2016, <http://www.logweb.com.br/tiete-parana-ja-permite-retomada-de-operacoes-multimodais/>, abgerufen am 24.6.2017

[15] Vgl. The World Bank: Southern Cone Inland Waterways Transportation Study. The Paraguay-Paraná Hidrovia: Its Role in the Regional Economy and Impact on Climate Change, Washington D.C. 2010, S. vii

[16] Dieselbe, S. ix

[17] Vgl. Proseido, Juan Pablo: Hidrovia Paraguay-Parana infrastructure development. Obstacles and challenges, Vortrag London 2012, in: http://www.maniobradebuques.com/pdf/articulos/hidrovia_Parana_Paraguay_Report.pdf, abgerufen am 25.6.2017

[18] Marazzi, a. a. O., S. 55

[19] Vgl. Ribeiro, Luiz Carlos R.: Commission for the navigation of the Rhine. Inland waterway transport in times of globalisation. Preparatory workshop on the side event Paraguay-Paraná Inland waterway, Marseille 13.3.2012

[20] Háskel, Guillermo: South America rediscovers waterways, in: Buenos Aires Herald vom 30.9.2013, <http://www.buenosairesherald.com/article/141760/south-america-rediscovers-waterways>, abgerufen am 24.6.2017. The printed text reads “competition”, which seems to be a wrong translation from the Spanish original

[21] Vgl. dazu im Detail Marazzi, a. a. O., S. 48ff

[22] Carsten Taucke, COO von Imperial Logistics International, zitiert nach Dünner, Hans-Wilhelm; Nutsch, Michael: Volldampf voraus in Europa und Übersee. Imperial Logistics International setzt auf Binnenschifffahrt und Vernetzung, in: Schifffahrt und Technik Nr. 6/2016, S. 22–24, hier S. 24

[23] Vgl. Dünner/Nutsch, a. a. O. und o. V.: Super-Schub für Südamerika, in: Imperial News Nr. 1/2016, S. 4–5

[24] Vgl. Kleiner, Jens: “Old economy goes global” – Binnenschifffahrt auf neuen Wegen. Wie ein tradiertes Konzept auf eine neue Region und einen neuen Markt übertragen wird, Vortrag im Rahmen des 14. Lörracher Logistik Forums, in: Innovationen in Logistikmanagement und Logistiktechnik, Band 7 der Schriftenreihe des Lörracher Logistik Forums e. V., hrsg. von A. F. Schwolgin, E. H. Trump und F. O. Bayer, Lörrach 2017, S. 199–208, hier S. 205

[25] Vgl. Doeppen, Christian: Hafen neu geboren. Paraguay als Drehscheibe für brasilianische Güter, in: ITZ Internationale Transport Zeitschrift Nr. 13–14 2018, S. 23 sowie Pressemitteilung von Imperial Logistics International B. V. Co. KG vom 15.3.2018

[26] o. V.: Piden optimizar la hidrovia Paraguay-Paraná, in: Revista Marítima vom 24.12.2016, <http://m-forwarding.com/2016/12/24/piden-optimizar-la-hidrovia-paraguay-parana/> abgerufen am 8.4.2018

[27] The World Bank, a. a. O., S. 65f

[28] Vgl. Barbosa (28.6.2016), a. a. O.

[29] o. V.: Paraguay propone mejorar funcionamiento de hidrovia, in: ABC Color vom 27.2.2018, <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/paraguay-propone-mejorar-funcionamiento-de-hidrovia-1678624.html>, abgerufen am 6.4.2018; o. V.: Paraguai assumirá presidência temporária da hidrovia Paraguai-Paraná, in: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-02/paraguai-assumira-presidencia-temporaria-da-hidrovia-paraguai-parana>, abgerufen am 6.4.2018



Armin F. Schwolgin, Prof. Dr. Studiengangsleiter BWL-Spedition, Transport und Logistik, Duale Hochschule Baden-Württemberg, Lörrach; Adjunct Professor Beijing Wuzi University, Distinguished Professor Yanching Institute of Technology
schwolgin@dhbw-loerrach.de

Termine und Veranstaltungen finden
 Sie stets aktuell im Web:
[www.internationales-verkehrswesen.de/
 termine_veranstaltungen](http://www.internationales-verkehrswesen.de/termine_veranstaltungen)

