



Inauguraldissertation
zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doktors der Wirtschaftswissenschaften
durch die Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der
Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

**Die EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr:
Eine Bestandsaufnahme**

vorgelegt von:
Marian Rückert

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| Abbildungsverzeichnis | IV |
| Abkürzungsverzeichnis | V |
| Tabellenverzeichnis | VII |
| | |
| I. Einleitung | 1 |
| | |
| II. Hintergrundinformationen zur EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr | 4 |
| A. Bedeutung des Transportsektors in der EU | 4 |
| B. Herausforderungen für den Transportsektor und die Rolle des Kurzstreckenseeverkehrs | 6 |
| C. Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs durch die EU und Kritik | 12 |
| D. Forschungsschwerpunkte | 14 |
| | |
| III. Grundlagen der Analyse | 19 |
| A. Der Kurzstreckenseeverkehr in der Europäischen Union | 19 |
| 1. Anteile am Gütertransport und geographische Schwerpunkte | 19 |
| 2. Märkte, Unternehmen und Schiffe | 21 |
| B. Vor- und Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs | 27 |
| 1. Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs | 27 |
| 2. Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs | 29 |
| C. Die EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr | 35 |
| 1. Strukturierung der Politik | 35 |
| 2. Inhalte der EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr | 36 |
| a) Die Weißbücher von 1992 und 2001 | 36 |
| b) Statements der EU | 38 |

| | |
|--|-----|
| c) Maßnahmen der EU | 45 |
| 3. Zwischenfazit | 60 |
| IV. Legitimation der EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr | 62 |
| A. Legitimationsansätze für politisches Handeln | 62 |
| 1. Externe Effekte | 62 |
| 2. Nutzenunkenntnis | 70 |
| 3. Daseinsvorsorge und RAWLS'sche Gerechtigkeit | 72 |
| B. Vorteilhaftigkeit und Potenziale des Kurzstreckenseeverkehrs | 75 |
| 1. Untersuchung der Vorteilhaftigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber den Landverkehrsträgern Straßen- und Schienenverkehr | 75 |
| a) Ökologische Vorteile | 75 |
| b) Infrastrukturelle Vorteile | 83 |
| c) Unfälle | 86 |
| d) Zusammenfassender Vergleich | 88 |
| 2. Potenziale des Kurzstreckenseeverkehrs | 88 |
| C. Zwischenfazit | 96 |
| V. Analyse der EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr | 97 |
| A. Grundlagen und Kriterien rationaler Wirtschaftspolitik | 97 |
| B. Untersuchung der Kongruenz zwischen der EU-Politik zum Kurzstreckenseeverkehr und rationaler Wirtschaftspolitik | 99 |
| 1. Wissen über die wirtschaftliche Realität und ihre Gestaltungsmöglichkeiten | 99 |
| 2. Orientierung an der wirtschaftspolitischen Konzeption | 101 |
| 3. Zielsystem, Zielharmonie und Zielkonflikte | 104 |
| 4. Ziele und ihre Realisierung | 112 |
| 5. Stetigkeit und Vorhersehbarkeit der Politik | 117 |
| 6. Analyse des Subventionsinstrumentes Marco Polo | 122 |
| a) Darstellung der Maßnahme Marco Polo | 122 |

| | |
|---|------|
| b) Effektivitäts- und Effizienzanalyse von Marco Polo | 133 |
| VI. Zusammenfassung und Politikempfehlungen | 147 |
| Literaturverzeichnis | VIII |