

Abb. 6: Umschlag Seefracht im Hafen Triest und Verkehrsströme mit Quelle Hafen Triest

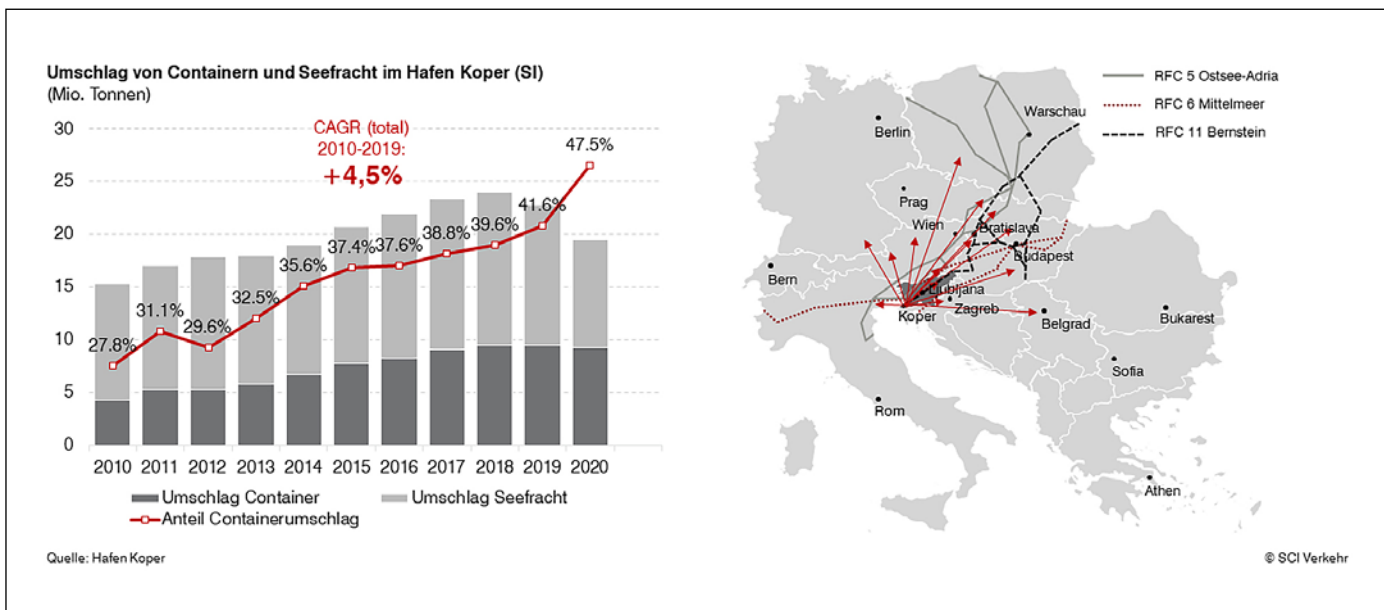


Abb. 7: Umschlag von Containern und Seefracht sowie Verkehrsströme mit Quelle Hafen Koper

im Vergleich zu den wichtigsten europäischen Häfen in der Nordsee.

Die Entwicklung der Häfen am Adriatischen Meer wird durch den neuen BBT weiter vorangetrieben. Er wird die Verbindungen zwischen diesen Häfen und Süddeutschland sowie Frankreich, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, der Slowakei und Polen erheblich verbessern. Viele dieser Regionen verfügen heute über gute Bahnverbindungen zu Nordseehäfen wie Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Der Ausbau der Häfen in Italien und Slowenien sowie der neue Tunnel werden eine weitere Verlagerung in Richtung der Adriaehäfen ermöglichen, was die Nordseehäfen entlasten und dazu beitragen wird, Engpässe auf der Schiene, insbesondere in den Nord-Süd-Korridoren innerhalb Deutschlands, zu beseitigen.

**Fazit: Regionale Änderungen mit globalen Auswirkungen**

Laut Einschätzung von SCI Verkehr wird die Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels voraussichtlich zwei Hauptfolgen in Bezug auf die Verkehrsströme in Europa haben: Regional trägt es zur Neuausrichtung des alpenquerenden Verkehrs zwischen Österreich und der Schweiz bei. Bahnverbindungen werden attraktiver, und die Zahl der Lkw am Brenner wird nachhaltig reduziert. Überregional wird das Verkehrswachstum der nördlichen Häfen in Belgien, den Niederlanden und Deutschland zu Häfen an der Adria verlagert werden und damit dazu beitragen, potenzielle Engpässe – insbesondere in der deutschen Eisenbahninfrastruktur – zu verringern.



**Maria Leenen**  
CEO  
m.leenen@sci.de



**Leandro Giaretta-Padovan**  
Senior Consultant  
l.giaretta-padovan@sci.de

Beide Autoren: SCI Verkehr GmbH, Hamburg