

EU will Short-Sea-Verkehr fördern

Seeschifffahrt Schwefelsorgen der Schifffahrt werden ernst genommen

Von Stephanie Lützen

Die Senkung der Schwefelemissionswerte für Nord- und Ostsee 2015 stellt die bestehende Container- und RoRo-Flotte in dieser Wirtschaftsregion vor große Herausforderungen. Dessen ist sich auch Magda Kopczynska bewusst, die seit Juli dieses Jahres bei der EU-Kommission das Referat Seeverkehr und Logistik leitet.

Bei der Abschätzung der Folgen für die Branche stützt sie sich neben schon vorhandenen Studien der Mitgliedstaaten auf eigenes Datenmaterial der Kommission. Auf dieser Grundlage erwartet Frau Kopczynska, dass die Kosten für Schiffstreibstoff nach 2015 kurzzeitig um bis zu 65 Prozent steigen könnten. Denn von diesem Zeitpunkt an werden in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECAs) in Nord- und Ostsee sowie dem Ärmelkanal neue Schwefelgrenzwerte von 0,1 Prozent (wie von der internationalen Seeverkehrsorganisation IMO durch Änderung der Marpol-Konvention beschlossen) gelten. Der weltweite Standard wird 2012 von 4,5 auf 3,5 Prozent sinken.

Kostenanstieg sicher. „Das könnte zu einer Erhöhung der Betriebskosten für den Kurzstreckenseeverkehr zwischen 6,5 und 24 Prozent führen, bei einigen Container- und Flottenmodellen sogar bis zu 40 Prozent“, zitiert Frau Kopczynska aus den EU-Schätzungen. Schwieriger sei es, das genaue Risiko einer Verkehrsrückverlagerung auf die Straße zu quantifizieren, da dieses von den Routen und Branchen abhängig sei.

Insbesondere die Branchenvertreter aus Feeder- und Fährschifffahrt warnen davor, dass die preissensib-



Sicher ist, dass die Betriebskosten der Schifffahrt in Ost- und Nordsee steigen.

len Brückenverkehre in die baltischen Staaten und nach Russland sowie die Skandinavien-Verkehre mit dem neuen Schwefelstandard nicht länger wettbewerbsfähig sein werden.

Frau Kopczynska ruft der Branche aber auch in Erinnerung, dass Lkw-Diesel auch in Zukunft noch teurer – und sauberer – als Schiffsdiesel sei und mit der Eurovignette für den Straßentransport ein Instrument für die Internalisierung der Umweltkosten eingeführt werde. Weil sich die Kommission bewusst ist, dass sich die neuen Regeln negativ auf den Kurzstreckenseeverkehr auswirken können, sucht sie nach Lösungen.

Dazu gehöre, das betroffene Short-Sea-Segment stärker bei den EU-Förderprogrammen zu berücksichtigen. Dieses Bestreben spiegelt sich auch in der europäischen Transportförderung Marco Polo II wider, die in diesem Jahr verzögert ausgeschrieben wird. 10 Prozent des Budgets sollen für 2011 für Short-Sea-Projekte (inklusive Meeresautobahnen) reserviert werden, die innovative Technologien oder operative Methoden zur Reduktion des Schadstoffausstoßes im maritimen Sektor beinhalten, erläutert Magda Kopczynska. Der Aufruf für 2011 mit einem vorgesehenen Fördervolumen von fast 57 Mio. EUR ist für die erste Oktoberhälfte geplant. Grundsätzlich bleibe Marco Polo auch für andere Short-Sea-Projekte offen,

aber der Fokus der EU werde deutlich auf der Förderung neuer Technologien liegen, versichert Frau Kopczynska.

Ganz oben auf der Prioritätenliste der Marco-Polo-Ausschreibung werden sich auch Projekte der Binnenschifffahrt wiederfinden. Für diese soll ein garantiertes Budget von 10 Prozent bereitstehen, sofern die Projekte die Voraussetzungen erfüllen.

Hintergrund für die Verzögerung bei der Ausschreibung waren Beschwerden über Wettbewerbsverzerrungen bei der Vergabe von Fördermitteln im Seeverkehrsbereich. Diesen begegnet die EU bei der Ausschreibung

2011 laut Frau Kopczynska mit speziellen Schutzklauseln inklusive einer Verstärkung der internen Überprüfung maritimer Projekte mit Blick auf die Wettbewerbskriterien.

Förderung beschlossen. Von der EU-Kommission auf den Weg gebracht werde derzeit außerdem ein „Werkzeugkasten“, in dem begleitende Maßnahmen gebündelt werden, um die Short-Sea-Branche dabei zu unterstützen, die vorgeschriebenen Schwefelemissionsziele zu erreichen. Frau Kopczynska fasst die wichtigsten Maßnahmen zusammen:

- Nutzung der bestehenden EU-Finanzierungsinstrumente und Programme, um die Entwicklung und Nutzung neuer Infrastruktur (zum Beispiel zur Betankung mit flüssigem

Erdgas) und grüne Technologien zu bewerben und zu fördern.

- Klärung der Konditionen für die Nutzung von staatlichen Beihilfen, um eine frühe Anpassung an die neuen Standards zu unterstützen.

- Klärung des regulatorischen Rahmens, um neue Technologien zur Emissionsenkung nutzen zu können.
- Förderung weiterer Forschungen für die potenzielle Nutzung alternativer Treibstoffe.

Insbesondere bei dem letzten Punkt „Forschung“ sieht die Kommission Potenzial, diesen ganzheitlicher zu betrachten. Dazu plant die Kommission, bis Ende des Jahres einen „Strategischen Transport Technologie Plan“ zu verabschieden, erklärt Frau Kopczynska. Dieser wird erste Vorschläge beinhalten, wie sich die Situation verbessern lasse. Die Kommission wird weiterhin das kommende Jahr nutzen, um gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren Nachfolgeaktionen aufzusetzen.

Diese Maßnahmen seien gerade vor dem Hintergrund wichtig, den im EU-Verkehrsweißbuch festgelegten Umweltzielen die nötigen Impulse zu verleihen. Dabei werde berücksichtigt, dass die europäischen Firmen auch mit der Einführung stärkerer Umweltauflagen auf dem weltweiten Markt wettbewerbsfähig bleiben müssen.

Neben guten Rahmenbedingungen für technische Innovationen will die Kommission die Schifffahrt innerhalb der europäischen Grenzen mit vereinfachten Zollverfahren unterstützen. Anders als beim Lkw-Verkehr ist der Schiffsverkehr im EU-Binnenmarkt noch nicht grenzenlos.

Unter dem Namen „Blue Belt“ läuft noch bis November ein Pilotprojekt mit etwa 250 Schiffen mit dem Ziel, die derzeitigen Zollkontrollen zu reduzieren. Das Vorab-Feedback einiger Mitgliedstaaten sei positiv, fasst Frau Kopczynska zusammen. Diesen zufolge liefere das Pilotprojekt den nationalen Zollbehörden nützliche Informationen über Schiffsbewegungen, und es wird überlegt, dass diese auch nach Beendigung des Projekts weiter zur Verfügung gestellt werden sollten.

Mit Hilfe des SafeSeaNets erhält der Zoll die Daten derzeit vorab und kann so im Vorfeld prüfen, dass die im Shortsea-Verkehr eingesetzten Schiffe ausschließlich innerhalb des EU-Binnenmarktes operieren. Die Branche profitiert von einer beschleunigten Schiffsabfertigung. DVZ 8.10.2011

Stephanie Lützen, Fachjournalistin, Berlin. Kontakt über woerlein@dvz.de



»Das Risiko einer Verkehrsrückverlagerung ist schwer zu quantifizieren«

Magda Kopczynska, DG Move

ZUR PERSON

Magda Kopczynska

Die Leiterin des Referats Seeverkehr und Logistik bei der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) studierte englische Literatur an der Jagiellonischen Universität in Krakau und Kommunikation an der Universität von Warschau. Vor ihrem Wechsel zur EU-Kommission leitete sie drei Jahre das Brüsseler Büro des polnischen privaten Arbeitgeberverbands. In der EU war sie bis Juni dieses Jahres zuständig für umweltfreundliche Verkehre, städtische Mobilität und intelligente Transportsysteme.

DHL greift nach Schokolade und Keksen

Spedition Neuartiger Sammel-Containerdienst für temperaturempfindliche Waren

Schokolade aus Deutschland, Käse aus Frankreich und Kekse aus Dänemark werden auch in den USA und China gerne konsumiert – wenn sie denn frisch auf den Tisch kommen. Um das sicherzustellen, hat DHL Global Forwarding, der Luft- und Seefrachtspezial-

ist im Konzern Deutsche Post DHL, ein neuartiges Produkt entwickelt: den „Cool LCL-Service“.

Wöchentlich nach Singapur. Die Hersteller haben damit die Möglichkeit, kleinere Mengen dieser tempe-

ratursensiblen Lebensmittel auf den Weg zu bringen, ohne sie als teure Luftfrachtsendung verschicken zu müssen. Am Übersee-Hub der Spedition in Hamburg wird jetzt wöchentlich ein Kühl-Sammelgutcontainer mit Bestimmung Singapur geladen. „Weitere Verbindungen – nach Dubai, Hongkong, Shanghai, Tokio, New York und Santos – werden wir zügig aufnehmen“, kündigt Bernhard Stade, Vice Presi-

dent Ocean Freight Management Germany bei DHL Global Forwarding, im Gespräch mit der DVZ an. Das Angebot ist speziell zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Süßwarenindustrie, deren Erzeugnisse bei Temperaturen zwischen 12 und 17 °C transportiert werden müssen. Und dies wird garantiert vom Werk des Absenders bis ins Lager des Importeurs in Übersee.

Für den Vorlauf greift DHL in Deutschland auf das Profresh-Netzwerk zurück. In der Kühlkammer der Hamburger Umschlaganlage werden die Sendungen so lange gelagert, bis der Container für die Verschiffung beladen wird.

Die Süßwaren sind für Stade aus zwei Gründen besonders interessant. Zum einen zeigt die Statistik, dass die Exporte der deutschen Hersteller seit Jahren steigen und inzwischen 1,4 Mio. t pro Jahr betragen. Zum anderen ist der Temperaturbereich nicht so „kritisch“ wie etwa der Tiefkühlsektor. Er eignet sich somit besser, um erste Erfahrungen zu sammeln. Denn es wird natürlich daran gedacht, das Angebot auf andere

Segmente auszuweiten. Stade: „Großes Interesse haben beispielsweise die Kollegen in Frankreich wegen der umfangreichen Käseexporte.“

Schon zehn Kunden. Zehn Hersteller in Deutschland haben bereits ange-bissen, kann Stade berichten, darunter Niederegger (Marzipan) und Bahlsen (Kekse). Sie profitieren davon, dass kleinere Mengen stets frisch und gegenüber der Luftfracht wesentlich kostengünstiger versendet werden können. Es entfällt damit die Lagerhaltung am Empfangsort, während der sonst das Mindesthaltbarkeitsdatum der Ware umaufhaltsam näher rücken würde. DVZ 8.10.2011 (wü)

»Wir werden weitere Verbindungen zügig aufnehmen«

Bernhard Stade, DHL Global Forwarding

FOCUS 93 GmbH



Neutrale Verzollungen
T1 / T2 Erstellung
Carnet TIR
AES / E-DEC Ausfuhr

Basel / Weil am Rhein – Rheinfelden – Koblenz / Waldshut
Bargen / Neuhaus – Thayngen / Gottmadingen – Chiasso

Ihr Grenzspezialist, neutral, zuverlässig und kompetent.

Für eine unverbindliche Beratung, verlangen Sie Herrn Dieter Spiess

Tel. D +49 (0)7621 79 36 97

Tel. CH +41 (0)61 639 91 80

info@focus93.ch

www.focus93.ch



KURZ NOTIERT

Bundesnetzagentur und VDV überarbeiten Kalkulationshilfe

Eisenbahnen Die Bundesnetzagentur und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) werden gemeinsam eine Arbeitshilfe des Verbandes überarbeiten, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen und mittleren Netzen Hilfestellung bei der Kalkulation gibt. Ziel sei die Erstellung einer revidierten Version der VDV-Mitteilung, die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen Rechtssicherheit bei der Entgeltbildung bieten soll, so die Bundesnetzagentur. DVZ 8.10.2011 (iti)

www.bundesnetzagentur.de



Panalpina setzt nächstes Jahr neuen Boeing-Frachter ein

Luftfracht Panalpina verstärkt in der ersten Jahreshälfte 2012 das in Eigenregie betriebene Luftfrachtnetz. Der in Basel beheimatete Logistikkonzern ersetzt dann zwei Frachter des Boeing-Typs 747-400 durch gemietete Maschinen der neuen Boeing-Baureihe 747-8. Einen entsprechenden Vertrag über Flugzeuge, Besatzung, Wartung und Versicherung (ACMI-Vertrag) hat Panalpina mit dem US-Unternehmen Atlas Air bereits abgeschlossen. DVZ 8.10.2011 (ma)

www.panalpina.com

täglich
ITALIEN + ENGLAND

logflex

Internationale Spedition & Logistik

Lagerfläche frei!

☎ 0561 / 861 859-0 • www.logflex.de

WASSERSTÄNDE

Donau	5.10.2011	6.10.2011
Straubing	143	130
Pfelling	281	268
Deggendorf	203	198
Passau	422	422
Elbe		
Dresden	110	113
Torgau	99	106
Wittenberg	160	161
Rothensee	172	165
Niegripp	275	269
Dömitz	156	155
Hohnstorf	454	450
Main		
Würzburg	153	144
Frankfurt	158	161
Mosel		
Trier	228	228
Neckar		
Plochingen	157	159
Heidelberg	213	217
Rhein		
Basel-Rheinhalle*	519	516
Karlsruhe-Maxau	381	381
Bingen	108	107
Kaub	91	89
Köln	146	141
Duisburg-Ruhrort	239	232
Saale		
Bernburg	121	120

* zurzeit Baumaßnahmen in Rheinfelden
Quelle: Elwis (ohne Gewähr)