

Jahresbericht

Luís Valente de Oliveira, Europäischer Koordinator für

Meeresautobahnen – Vorrangiges Vorhaben Nr. 21

**Förderung des nahtlosen Verkehrs in der Europäischen Union
Hochgeschwindigkeitsseewege in der europäischen Logistikkette**

September 2008

Inhaltsverzeichnis

I	Einleitung	Seite 3
II	Reibungsloses Funktionieren der Logistikkette	Seite 3
III	Wahrung des fairen Wettbewerbs	Seite 14
IV	Soziale Aspekte	Seite 14
V	Ökologische Aspekte	Seite 16
VI	Sicherheit und Gefahrenabwehr	Seite 16
VII	Vereinfachung	Seite 17
VIII	Auswirkungen globaler Entwicklungen auf die Meeresautobahnen	Seite 18
IX	Finanzierungsaspekte	Seite 21
X	Klärung des Konzepts der Meeresautobahnen	Seite 24
XI	Schlussfolgerung	Seite 26
XII	Empfehlungen	Seite 27

Haftungsbeschränkung

Die in diesem Bericht geäußerten Meinungen sind die Meinungen des Europäischen Koordinators, der sich hierbei auf die in seinem ersten Amtsjahr gewonnenen Erkenntnisse stützt. Sie spiegeln im Wesentlichen die Situation in den Ländern wider, die er in dieser Zeit besucht hat: Belgien, die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Portugal, Spanien, Italien, Slowenien und Griechenland. Da der Koordinator dem Vereinigten Königreich, Irland, Dänemark, Schweden, Finnland, den baltischen Staaten, Polen und der Schwarzmeerregion keinen Besuch abstattete, beziehen sich die Schlussfolgerungen nicht auf die Lage in diesen Ländern.

Der Europäische Koordinator äußert hingegen allgemeine Empfehlungen, wenn er bei seinen Gesprächen unter anderem mit den europäischen repräsentativen Organisationen zu der Überzeugung gelangt ist, dass die erörterten Themen ganz Europa betreffen.

I Einleitung

Meeresautobahnen sind integraler Bestandteil des europäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes. Diese Feststellung veranlasste die Europäische Union, Meeresautobahnen ausdrücklich in die Leitlinien der Gemeinschaft für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes für das Jahr 2004 aufzunehmen. Mit der Einrichtung von Meeresautobahnen werden zwei klar definierte Ziele verfolgt: Bündelung der Güterströme auf seegestützten Logistikstrecken zur Entlastung der Straßen bzw. zur Verbesserung der Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage. Die Ziele, die Verkehrslogistik zu verbessern und den Zusammenhalt zu stärken, sind klar. Das erste dieser Ziele hat noch an Bedeutung gewonnen, weil gegenwärtig in allen Mitgliedstaaten Verkehrsknoten von ständiger Überlastung betroffen sind. Das vorrangige Klimaziel der Europäischen Union, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 20 % zu senken, und das Etappenziel, den Energieverbrauch bis 2020 um 20 % zu reduzieren, verleihen der Notwendigkeit, das erste Ziel des Vorhabens „Meeresautobahnen“ umzusetzen, zusätzliche Dringlichkeit.

Die Bedeutung von Meeresautobahnen und die Notwendigkeit ihrer Verwirklichung bedarf keiner weiteren Erläuterungen. Allerdings ist den Akteuren der Branche nicht hinreichend klar, was das Konzept der Meeresautobahnen besagt. Dies könnte zum Teil erklären, warum bei der bisherigen Umsetzung bestenfalls begrenzte Erfolge erzielt wurden.

Aus diesem Grund setzte die Kommission einen Europäischen Koordinator ein, der das Projekt koordinieren soll. Luís Valente de Oliveira übernahm dieses Amt mit seiner Ernennung am 27. September 2007. In Absprache mit Kommissionsvizepräsident Barrot beschloss er, sich im ersten Jahr seiner Amtszeit hauptsächlich dem Mittelmeerraum und dem Atlantik zu widmen und mit möglichst vielen Akteuren der Branche zusammenzutreffen, um festzustellen, wo es eventuell Probleme mit der Umsetzung gibt und welche Erwartungen die Branche und die Mitgliedstaaten in die Europäische Union setzen.

Im vorliegenden Bericht stellt der Koordinator seine wichtigsten Erkenntnisse vor. Es sollen die Haupteinflussfaktoren auf die Seestrecke als Teilstück der Transportkette in der Europäischen Union und in ihren Nachbarstaaten beschrieben werden. In seinem Bericht versucht der Koordinator, die möglichen Entwicklungen aufzuzeigen, die Auswirkungen auf diesen Abschnitt der EU-Verkehrskette haben. Zudem versucht er, das Konzept der Meeresautobahnen zu verdeutlichen.

Abschließend richtet der Europäische Koordinator einige wichtige Empfehlungen an die Europäische Kommission, die auf die bestmögliche Entwicklung von Meeresautobahnen unter den derzeitigen Gegebenheiten in der EU und in den Mitgliedstaaten abzielen.

II Reibungsloses Funktionieren der Logistikkette

Verkehrsunternehmer werden sich nur für die Einbeziehung des Seeverkehrs in ihre Logistikkette entscheiden, wenn dieser Verkehrsträger im Vergleich zu den übrigen gleiche oder bessere Bedingungen bietet. Der Wettbewerb gegen den Güterkraftverkehr ist gegenwärtig kaum zu gewinnen, weil die Straße die Vorteile hat, flexibel zu sein, gegenüber anderen Verkehrsträgern kostengünstiger zu sein und die Möglichkeit von Haus-zu-Haus-Lieferungen zu bieten. Allerdings beginnt der Wettbewerbsvorsprung aufgrund der

Umweltleistung des Güterkraftverkehrs und der ständigen Überlastung einiger Straßenabschnitte in Europa zu schrumpfen.

Der innergemeinschaftliche Seeverkehr und die übrigen Verkehrsträger sind nur dann wirklich wettbewerbsfähig, wenn sie ihre Umweltfreundlichkeit, Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit, wirtschaftliche Attraktivität und Sicherheit optimieren. Diese Merkmale können, mit Ausnahme der Kosten und der Umweltfaktoren, nicht über den per Schiff zurückgelegten Abschnitt der Transportkette beeinflusst werden. Die Gesprächspartner aus der Branche versicherten dem Koordinator auch, dass die Seestrecke an sich unproblematisch sei. Probleme entstünden an den so genannten „Unterbrechungspunkten“: in Häfen, bei der Abfertigung der Papiere, bei der Beförderung der Güter auf der Straße, der Schiene oder auf Binnenschiffahrtswegen oder im Rohrleitungsverkehr.

Die Effizienz und Verfügbarkeit anderer Verkehrsträger (Seeverkehr, Binnenschiffahrt, Schienenverkehr, Rohrleitungsverkehr) müssen grundlegend verbessert werden, damit der Wechsel von dem Ungleichgewicht im Güterverkehr in der EU (mit einem Anteil der Straße von 75 %) zu einer ausgewogeneren Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger beschleunigt werden kann.

Um diesen Wechsel herbeizuführen müssen mehrere Bedingungen erfüllt sein, unter anderem die gerechte Anrechnung der Infrastrukturkosten, die Einführung des Verursacherprinzips, die Schaffung von Anreizen für die Nutzung anderer Verkehrsträger und Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen. Eine der dringlichsten Aufgaben, die in Angriff genommen werden muss, um eine Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger zu erreichen, scheint eine Veränderung der Einstellung bei allen Akteuren in der Transportlogistikkette - Eisenbahnunternehmen, Unternehmen der Binnenschiffahrt, Güterkraftverkehrsunternehmen, Frachtmaklern, Hafenverwaltungen, Schiffahrtsgesellschaften, verschiedenen Behörden der Mitgliedstaaten usw. - zu sein und die Vermittlung der Erkenntnis, dass es für die Logistik künftig keine Alternative zur Ko-modalität gibt.

Voraussetzung für die Ko-modalität ist ein transparentes, auf das Wesentliche beschränktes, leicht zugängliches und absolut zuverlässiges EDV-System. Dieses eSystem dient der Sammlung und Weitergabe von Informationen aller Teilnehmer in der Logistikkette, wie Kunden, Terminals, Binnenschiffer, Eisenbahnunternehmer, Güterkraftverkehrsunternehmer, Verlader, Depots, Aufsichtsbehörden, Frachtmakler, Versicherungsagenturen und Hafenbehörden. Die Aufnahmebedingungen für das eSystem sollten so gestaltet sein, dass alle Logistikunternehmer teilnehmen können. In einigen Orten werden derartige Systeme bereits angewandt; sie sollten allgemein eingeführt und optimiert werden und die Möglichkeit der Frachtverfolgung und -aufspürung bieten.

a. Effizienzindikatoren – Benchmarking

Im Zusammenhang mit dem Seeverkehr ist die relative Attraktivität von Häfen ein wichtiger Faktor für Verkehrsunternehmer, wenn es um die Entscheidung geht, Güter per Schiff zu befördern. Dies gilt sowohl für die Effizienz von Häfen und Hafendiensten selbst als auch für die reibungslose Anbindung an das Hinterland. Zudem haben die Spediteure nicht alle dieselben Probleme; Öltankschiffe, RoRo-Schiffe, RoPax-Schiffe, Containerschiffe, allgemeine Frachtschiffe und Massengutschiffe weisen spezifische Merkmale auf, die jeweils

eine besondere Herangehensweise erfordern. Allen Spediteure gemeinsam sind jedoch Probleme mit der Effizienz der Häfen und den Hinterlandverbindungen.

Um rationelle Entscheidungen über die Art und Weise der Beförderung treffen zu können müssen objektive und transparente Effizienzindikatoren für Häfen und Hinterlandverbindungen entwickelt werden. Diese Indikatoren oder Benchmarks müssen auch bei der Zuerkennung eines Meeresautobahn-Gütesiegels bzw. der „Blauen Flagge“ für eine Schifffahrtlinie oder einen Hafen zugrunde gelegt werden.

Zurzeit steht bereits ein breites Spektrum von Benchmarking-Instrumenten, unter anderem ISO, EFQM, zur Verfügung. Es sollte erwogen werden, Benchmarking-Instrumente in eine Rangordnung zu bringen und die objektivsten und praktikabelsten unter ihnen zumindest für einen Teil der Indikatoren auszuwählen. Diese Auswahl sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden, um Entwicklungen des Marktes Rechnung zu tragen.

Die Effizienz von Häfen und Hafendiensten wird anhand folgender Indikatoren gemessen: Turn-around-Zeiten von Schiffen, Einsatz von Elektronik beim Einlaufen in den Hafen und bei der weiteren Abfertigung, Zollabfertigung, Sicherheit und Gefahrenabwehr in Häfen, „Gate-to-gate“-Zeit, Standardcontainer/ha, Standardcontainer/m Kailänge, Einnahmen/ha, Kosten/ha, Vorhandensein von Hafenmeistern, Organisation des Terminalbetriebs/der Terminalverwaltung, Grad der Einfachheit der Verfahren bei Pier-/Terminalerweiterung, Vorhandensein von Konzessionen für Terminals, Grad der Unabhängigkeit der Hafenverwaltung vom Staat (Eigentumsverhältnisse), Wartezeiten im Hafen, Unterscheidung nach EU- und Nicht-EU-Gütern, flexibles Entgeltsystem – Unterscheidung der Hafenentgelte nach Hochseeschiffen, RoRo-Schiffen und sonstigen kleineren Schiffen, Möglichkeiten der Frachtverfolgung und -aufspürung.

Besonderes Gewicht sollte in diesem Zusammenhang dem Grad der Unabhängigkeit von Häfen beigemessen werden sowie der Frage, ob Teile des Hafenbetriebs privatisiert wurden oder nicht. Die Privatisierung von Verwaltung und Betrieb von Terminals und verschiedenen Hafendiensten wirkt sich nachweislich positiv auf die Effizienz aus. Sie führt zu einer Verbesserung der Stellung des Seeverkehrs im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr. Alle Wirtschaftsakteure der Branche vertraten die Auffassung, dass die Vergabe von Konzessionen in Häfen als bestes Mittel zur Steigerung der Produktivität gefördert werden sollte.

Allerdings müssen die Mitgliedstaaten zum Schutz der langfristigen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen der Europäischen Union für das richtige Gleichgewicht zwischen Privatisierung, Wahrung des fairen Wettbewerbs und Wahrung der öffentlichen Interessen in jeder Hinsicht Sorge tragen.

Im Zusammenhang mit den Meeresautobahnen kommt auch der Hafenpolitik für Schiffe, die im Kurzstreckenseeverkehr als Zubringer zu den Meeresautobahnen eingesetzt werden, wie RoRo-Schiffe, RoPax-Schiffe und Feederschiffe, besondere Bedeutung zu. Häfen geben stets Hochseeschiffen den Vorzug vor Kurzstreckenseeverkehrsschiffen. Zur Verteilung der Fracht müssen Kurzstreckenseeverkehrsschiffe oder Schleppkähne zwei, drei Mal oder noch häufiger längsseits an ein Hochseeschiff heranmanövrieren, da Hochseeschiffe aufgrund des begehrten Platzes beim Anlegen immer bevorzugt werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, bei den Indikatoren, anhand derer entschieden wird, ob ein Hafen für das Qualitätssiegel der Meeresautobahnen in Frage kommt, auch die Politik der Häfen für den Kurzstreckenseeverkehr zu berücksichtigen. Beispielsweise könnten folgende Fragen gestellt

werden: Reservieren Häfen spezielle Kais (Kaiabschnitte) für den Meeresautobahnverkehr? Gibt es im Hafen spezielle Terminals oder spezielle Bereiche für die Erfordernisse des Kurzstreckenseeverkehrs? Wird beim Hafenentgelt zwischen Hochseeschiffen und anderen Schiffen unterschieden?

Ein letzter entscheidender Indikator für Meeresautobahnen ist die Umweltleistung der hierfür eingesetzten Schiffe. In der Gründungsphase einer Schifffahrtslinie müssen Zugeständnisse gemacht werden, da kein Schiffsunternehmer auf einer im Aufbau befindlichen Linie seine modernsten Schiffe einsetzen wird. Aber auch in der Startphase sollten Mindestkriterien eingehalten werden. In Abhängigkeit vom kommerziellen Erfolg der Schifffahrtslinie und damit von der Frage, ob eine Linie den Status einer Meeresautobahn nach der Gründungsphase behalten darf oder nicht, sollte eine bessere Umweltleistung garantiert werden.

Der Hafen Rotterdam vergibt seit jeher Konzessionen mit einer Laufzeit von 25 bis 30 Jahren. In den vergangenen Jahren hat er seine Konzessionspolitik grundlegend geändert. Künftige Konzessionäre müssen sich nicht nur in Bezug auf die Produktivität verpflichten, sondern auch dazu, bestimmte Prozentsätze bei der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zu erreichen, und sie müssen diese Verpflichtungen auch einhalten. Der Hafen hat ein „Bonus-/Malus“-System für die von ihm vergebenen Konzessionen eingeführt, das auf die Förderung alternativer Verkehrsträger abzielt: Wenn ein Konzessionär die vorgegebenen Ziele für die Förderung alternativer Verkehrsträger übertrifft, erhält er eine Preisermäßigung; bleibt er hingegen hinter den Vorgaben zurück, muss er zuzahlen. Dieses Beispiel sollte in der gesamten EU Schule machen.

Für Hinterlandverbindungen werden unter anderem folgende Indikatoren herangezogen: Dauer der Beförderung in Hauptzielgebiete, Verfügbarkeit von Zeitnischen im Schienenverkehr, Vorhandensein spezieller Güterverkehrskorridore und Rangordnung der Verbindungen (Straßen, Schienen, Binnenwasserwege), Verbindung zu Logistikplattformen und Standort von Logistikplattformen, Nutzung dieser Logistikplattformen und ihre Öffnung für Dritte.

Sensitive Geschäftsinformationen werden bei einem solchen Benchmarking nicht zur Verfügung gestellt. Der Zweck eines solchen Vergleichs besteht darin, ein objektives Bild der Leistungsfähigkeit von Häfen und Hinterlandverbindungen zu erhalten. Alle sensitiven Angaben über Kosten/Einnahmen werden aggregiert und sollen nur eine grobe Vorstellung von den Größenordnungen für den Vergleich der Häfen untereinander vermitteln.

Benchmarking befasst sich mit beweglichen Zielen und sollte deshalb als dynamischer Prozess angelegt sein. Nach dem Anstoß für das Benchmarking von Meeresautobahnen auf EU-Ebene sollte diese Aufgabe vollständig den entsprechenden unabhängigen Benchmarking-Stellen übertragen werden.

b. Relative Attraktivität von Häfen

Unter dem Vorbehalt, dass es sich um eine sehr grobe Verallgemeinerung handelt, zu der es selbstverständlich zahlreiche individuelle Ausnahmen gibt, ist anzumerken, dass allen Gesprächspartnern zufolge in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Häfen und Hinterlandverbindungen ein Unterschied zwischen Nord- und Südeuropa festzustellen ist. Im Großen und Ganzen gelten die Hafenverwaltung und die Hafendienste im Norden als

effizienter und zuverlässiger als die im Süden. Auch hinsichtlich des Privatisierungsgrads und der Anfälligkeit für Arbeiterunruhen unterscheiden sich der Norden und der Süden voneinander. Obwohl bei allen europäischen Häfen Bedarf an einer Steigerung der Effizienz und einer Verbesserung der Hinterlandverbindungen besteht, wurde der Koordinator von allen Gesprächspartnern darauf hingewiesen, dass die Situation in Südeuropa besonders kritisch ist.

Zudem besteht ein deutlicher Unterschied zwischen großen Häfen und zweitrangigen Häfen. Zurzeit werden zweitrangigen Häfen die besten Aussichten auf Wachstum und Entwicklung zugeschrieben, weil die großen Häfen von einer relativen Überlastung und daher einem Verlust an Leistungsfähigkeit betroffen sind.

Die südlichen Mitgliedstaaten, die viele Entwicklungsmöglichkeiten haben, sollten diesen Wettbewerbsvorteil ihrer zweitrangigen Häfen in vollem Umfang nutzen und auch die Stellung ihrer großen Häfen durch eine Steigerung der Effizienz der Hafendienste und der Hinterlandverbindungen verbessern.

Die bessere Bilanz in Bezug auf die Effizienz der Häfen und Hinterlandverbindungen im Norden Kontinentaleuropas, insbesondere die gute Straßenverkehrsinfrastruktur, das Fehlen von Beschränkungen des Straßenverkehrs zu bestimmten Zeiten in der Woche, gute Schienengüterverkehrsdienste und effiziente Nutzung der Binnenschiffverkehrswege für den Güterverkehr aus dem Großraum Antwerpen, Rotterdam, Hamburg zu den endgültigen Bestimmungsorten, tragen zum Fortbestand des Missverhältnisses beim Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Mittel- und Südeuropa bei. Güter aus China werden beispielsweise oftmals durch den Suezkanal, das Mittelmeer und über den Atlantik in Häfen in Nordeuropa verschifft, um von dort aus im Binnenverkehr zu den endgültigen Bestimmungsorten in Mittel- und Osteuropa, Norditalien und in der Türkei transportiert zu werden. Das ist zurzeit die beste und schnellste Art, den Güterverkehr in Europa zu organisieren, doch, wie ein Blick auf die Weltkarte zeigt, nicht sehr sinnvoll.

Im Mittelmeer ist Raum für mindestens vier große (Umschlags-) Häfen: Piräus/Thessaloniki, ein Hafen-Cluster im Norden der Adria (Triest, Koper, Rijeka, Monfalcone und Venedig), Genua/Marseille und eine Gruppe spanischer Häfen (Barcelona, Valencia, Algeciras). Auch der Hafen Sines in Südeuropa kann zum Umschlagshafen ausgebaut werden. Die Häfen Gioia Tauro und Marsaxlokk dienen bereits heute überwiegend als Umschlagshäfen. Im Großen und Ganzen gibt es im Mittelmeer jedoch noch keine wirklich großen leistungsfähigen Häfen. Wenn die Voraussetzungen für ihre Entwicklung geschaffen würden, könnten fünf Tage auf See für die Fahrt durch das Mittelmeer zu den Häfen in Nordeuropa gewonnen werden; außerdem würde das für diese fünf Seetage benötigte Bunkeröl eingespart; und es würden die negativen ökologischen und ökonomischen Auswirkungen vermieden.

Europäische Häfen, die in puncto Effizienz noch Nachholbedarf haben, werden die Chancen, die ihnen die derzeitigen Bedingungen bieten, nur nutzen, wenn die Mitgliedstaaten und die Akteure in der Branche die Verwirklichung besserer Hinterlandverbindungen und einer effizienteren Verwaltung der Häfen (bzw. des Hafenbetriebs) rasch in Angriff nehmen.

c. Zusammenarbeit von Häfen

Ebenso wichtig ist die Erkenntnis, dass Häfen auf mehreren Feldern miteinander kooperieren müssen, da sie von einer Zusammenarbeit nur profitieren können. Dies gilt insbesondere für die Kooperation bei der Infrastruktur (Verbindungen ins Hinterland und zu

Logistikplattformen und Wahl des Standorts von Logistikplattformen) wie auch bei der Sicherheit und Gefahrenabwehr. Für die einzelnen Häfen sind die Kosten für den Ausbau eigener Hinterlandverbindungen zu hoch; Eisenbahnverbindungen sind hierfür ein typisches Beispiel. Wenn die Häfen bei der Infrastruktur sowie bei Sicherheit und Gefahrenabwehr zusammenarbeiten, bedeutet das nicht, dass sie sich auf irgendein Gebiet spezialisieren müssten. Der Wettbewerb zwischen den Häfen ist ein wesentlicher Faktor; die Marktteilnehmer entscheiden, wo sie sich mit ihren Gütern hinwenden.

In Anbetracht des unvermindert anhaltenden Trends zu immer größeren Schiffen wird sich die Zusammenarbeit und eine gewisse Spezialisierung ganz selbstverständlich ergeben. Einige Häfen haben eine natürliche Tiefe von 18 m; andere können eine Vertiefung mit relativ geringem finanziellem Aufwand vornehmen, wieder andere sind nur für kleinere Schiffe geeignet und brauchen nicht in teure Infrastrukturarbeiten zu investieren. Bei bestimmten Häfen kommt eine Vertiefung nur in Betracht, wenn die wirtschaftlichen Gründe hierfür hinreichend triftig sind; als Beispiele können die Häfen Kavala oder Alexandroupolis angeführt werden, die nach einer Vertiefung von größeren Öltankschiffe angelaufen werden können.

d) Anrechnung von Infrastrukturkosten

Die gerechte Anrechnung von Infrastrukturkosten hat Priorität. Die gerechte Anlastung von Infrastrukturkosten und die Internalisierung externer Kosten sind Voraussetzungen für die Verwirklichung einer europäischen Logistikkette, die den wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen in adäquater Weise Rechnung trägt.

Bei der derzeitigen Praxis der Anrechnung von Infrastrukturkosten wird der Güterkraftverkehr zulasten der übrigen Teile der Logistikkette und der Umwelt bevorzugt. Dieser Wettbewerbsvorteil tritt in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich deutlich zutage.

Da es keine Regelung für eine gerechte Anrechnung der Infrastrukturkosten gibt, müssen andere Maßnahmen ergriffen werden, um ein ausgewogeneres europäisches Verkehrssystem herbeizuführen. Sie reichen von Anreizen für die Nutzung anderer Verkehrsträger als die Straße bis zu mehr ordnungspolitischen Maßnahmen, beispielsweise Verboten, bestimmte Arten von Gütern im Straßenverkehr zu befördern, oder Beschränkungen der Fahrzeiten auf bestimmten Straßen. Die Erwägung neuer Vorschläge zur Einbindung von Konzessionären von Autobahnen in die Förderung alternativer Verkehrsträger würde ebenso einen Beitrag leisten wie die optimale Nutzung der Möglichkeiten, die mit der zurzeit in Überarbeitung befindlichen Richtlinie zur Eurovignette geschaffen wurden.

Ein Beispiel dafür, wie Staaten den Anstoß zu einer Ökologisierung des Verkehrs geben können, ist Slowenien, wo sich die Regierung vor kurzem mit dem Verband der Spediteure auf ein Paket von Steuererleichterungen geeinigt hat, um die Einführung von Euro V- und Euro VI-Lkw zu beschleunigen. Slowenien wird zudem ein GPS-Mautsystem nach deutschem Vorbild einführen, das die Umsetzung einer gerechten Anrechnung von Infrastrukturkosten erleichtert.

e) Verknüpfung von Meeresautobahnen mit anderen Verkehrsträgern

Alle Akteure aller Verkehrsträger müssen die Einführung der ko-modalen Verkehrslogistik flexibel und aktiv betreiben, da sie die einzig mögliche Option für die Zukunft des EU-Güterverkehrs ist. Im Folgenden werden weitere Erkenntnisse vorgestellt, die in den vergangenen sechs Monaten über die verschiedenen Verkehrsträger gewonnen wurden.

Schienenverkehr

In großen Teilen Europas büßt der Schienenverkehr im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern insbesondere dem Straßenverkehr an Bedeutung ein. Große Mengen Güter gehen dem Schienenverkehr verloren; hierfür gibt es zahlreiche verschiedene Gründe, unter anderem fehlende Investitionen, mangelnde Flexibilität und Praktiken, die auf eine aktive Abschreckung vor der Alternative Schienengüterverkehr hinauslaufen. Zudem wird dem Personenverkehr praktisch in ganz Europa Vorrang eingeräumt, was zum einen mit dem verständlichen Grund zusammenhängt, dass es sich um eine öffentliche Dienstleistung handelt; zum anderen spielt in vielen Mitgliedstaaten auch die Tatsache eine Rolle, dass der Personenverkehr unter den gegenwärtigen Bedingungen im Gegensatz zum Güterverkehr keine Verluste macht. Dies gilt jedoch nicht generell, und selbst innerhalb von Mitgliedstaaten kann die Situation von Region zu Region unterschiedlich sein.

Frachtmakler und Manager von Logistikketten streben größtmögliche Flexibilität bei den Zeitnischen an, die sie beanspruchen müssen, um ihre Kunden zufrieden zu stellen. Eisenbahnunternehmen haben aufgrund ihrer hohen Festkosten ein Interesse daran, dass sich ihre Kunden verbindlich festlegen, und sie müssen Zugbewegungen Monate im Voraus planen können. Es ist nicht leicht, diese beiden Positionen zur Deckung zu bringen. Die einzige Möglichkeit, die für Spediteure notwendige Flexibilität mit der für Manager von Eisenbahninfrastruktur notwendigen Einnahmensicherheit schrittweise zu vereinbaren, ist die Entwicklung einer integrierten Logistikkette in Europa. Auch hierbei ist der umfassende Einsatz von EDV und die frühzeitige Unterrichtung der beteiligten Akteure von entscheidender Bedeutung.

Ein Beispiel aus der Region Friuli Venezia Giulia soll veranschaulichen, wie durch das aktive Engagement der Region, der Hafenbehörde, der Eisenbahnen, Schifffahrtslinien und anderer Verkehrsunternehmen eine intelligente Verkehrsorganisation erreicht werden kann; in diesem Fall für Transporte aus der Türkei nach Triest und Mitteleuropa und zurück.

Die verschiedenen Transportunternehmen haben Schifffahrtslinien eingerichtet, auf denen RoRoSchiffe aus türkischen Häfen nach Triest verkehren. Nachdem die Lkw-Fahrer ihre Fahrzeuge auf das Schiff verladen haben, fliegen sie rechtzeitig nach Triest, um ihre Lkw dort in Empfang zu nehmen und vom Schiff auf einen Blockzug zu verladen, in dem ein Wagen speziell für sie vorgesehen ist. Der Blockzug fährt nach Salzburg, und von dort werden die Güter entweder per Bahn oder auf der Straße zum endgültigen Bestimmungsort befördert.

In Anbetracht der ständig überlasteten und unsicheren Straßen beschloss die Region, 30 % der Kosten für diesen Dienst zu übernehmen. Im Gegenzug gewinnt die Region durch die Entwicklung des Hafens Triest, die Entlastung der fragilen Umwelt und die Erhöhung der Sicherheit auf ihren Straßen. Der Vorteil für die Lkw-Fahrer sind bessere Arbeitsbedingungen.

Anmerkung: Der Erfolg der Schifffahrtslinien, die die Türkei bedienen, ist mehr oder weniger eine direkte Folge der Balkankriege in den 90-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Damals wurde der Landverkehr aus und in die Türkei unterbrochen. Nach den

Kriegen waren die Transportunternehmen von den Vorteilen der Alternative, Seestrecke und Ko-modalität, überzeugt.

Im Großen und Ganzen betonten alle Gesprächspartner, wie wichtig Blockzüge und eine gute Eisenbahninfrastruktur in Häfen für die Verwirklichung leistungsstarker Liniendienste auf den Meeresautobahnen sind. Der Koordinator ist der Auffassung, dass das Vorhandensein einer leistungsstarken Eisenbahninfrastruktur in einem Hafen ein entscheidender Indikator für das Benchmarking von Häfen ist.

Binnenschifffahrt

Alle Gesprächspartner betonten gegenüber dem Koordinator, dass bei den vorrangigen Vorhaben „Seine-Schelde“ und „Donau“ rasch Verbesserungen erzielt werden müssten; ferner wurde der Koordinator auch darauf hingewiesen, dass die Binnenschifffahrtswege sehr viel besser genutzt werden könnten. Als wichtigste Voraussetzungen wurden die Aufwertung des Sektors genannt, größere Schleppkähne und die Modernisierung des Logistiksystems für die Umladung der Güter von Hochseeschiffen auf Schleppkähne und für den Weitertransport an den endgültigen Bestimmungsort. Hier besteht eine Beziehung zur allgemeinen Einführung der EDV in der Logistikkette in Europa.

Der Hafen Rotterdam, von dem aus 40 % der eintreffenden Güter auf Binnenschifffahrtswegen an Bestimmungsorte in den Niederlanden und im restlichen Europa befördert werden, ist der Überzeugung, dass die Effizienz der Binnenschifffahrt gegenüber heute um das Siebenfache gesteigert werden könnte.

Im Hinblick auf die Entwicklung des westlichen Balkans und der Transportmöglichkeiten aus und in die Regionen Schwarzes Meer und Mitteleuropa muss eine Lösung für das Problem der Schiffbarkeit einiger Abschnitte von Donau und Sava gefunden werden. Dies fällt in das Mandat der Europäischen Koordinatorin Karla Peijs. Aufgrund der Auswirkungen von Arbeiten bei einigen Abschnitten der Binnenwasserstraßen, beispielsweise der Donau, auf die Umwelt können einige Verbesserungen schneller umgesetzt werden als andere.

Güterkraftverkehr

Der Güterkraftverkehr steht in Konkurrenz zum Kurzstreckenseeverkehr und zu den meisten übrigen Verkehrsträgern. Wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt, ist es schwierig, sich im Wettbewerb gegen die Straße durchzusetzen. Dieser Wettbewerb führt dazu, dass die Margen im Kurzstreckenseeverkehr so klein sind wie im Güterkraftverkehr. Der Wettbewerbsvorteil der Straße beginnt jedoch zu schrumpfen, was auf die schlechte Umweltleistung und die ständige Überlastung einiger Straßenabschnitte in Europa zurückzuführen ist.

In den zurückliegenden Jahren hat sich der Wettbewerbsvorteil der Straße durch die letzten beiden Erweiterungen der Europäischen Union und den damit verbundenen Zustrom qualifizierter und billiger Arbeitskräfte zur Arbeiterschaft im Güterkraftverkehr weiter vergrößert. Dies ist zwar ein vorübergehendes Phänomen, das aber konkrete Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsträger hat und zur weiteren Schmälerung ihrer Margen beiträgt.

Obwohl für einige Häfen noch eigene Autobahnabfahrten bzw. generell bessere Zufahrtsstraßen benötigt werden, ist der Koordinator nicht der Auffassung, dass für derartige Projekte europäische Mittel zur Kofinanzierung eingesetzt werden sollten, abgesehen von den

Mitteln, die möglicherweise bereits zur Kofinanzierung im Rahmen der neuen Operationellen Programme für den Zeitraum 2007-2013 vorgesehen sind.

Die Unterstützung des Straßenverkehrssektors ist gerechtfertigt, wenn es um Maßnahmen zur Verbesserung der EDV in der gesamten Logistikkette einschließlich der Straßenstrecke geht, wie bereits beschrieben.

Ölfernleitungen

Die Rohrleitungsinfrastruktur muss in die Überlegungen einbezogen werden. Vermeidbare Transporte von Öl über die Straße stellen eine unnötige zusätzliche Umweltverschmutzung dar und erhöhen die Unsicherheit auf den Straßen. Die Fernleitungsinfrastruktur sollte so ausgelegt sein, dass sie dem Ölbedarf Europas so weit wie möglich angepasst ist und zur Verringerung der vom Güterkraftverkehr verursachten Umweltverschmutzung und der Überlastung der Straßen beiträgt.

Logistikplattformen – Binnenterminals

Der Aufbau von Logistikplattformen, Binnenterminals oder Trockenhäfen ist entscheidend für die Schaffung einer reibungslos funktionierenden Haus-zu-Haus-Logistikkette. Diese Einrichtungen sind als Ergänzung zu einem knappen Gut, dem Platz im Hafen, zu sehen. Die Häfen und die übrigen Akteure der Branche sind sich dieser Notwendigkeit wohl bewusst. Im Folgenden werden Beispiele für Logistikplattformen genannt, die in enger Zusammenarbeit der Akteure oder auch von den Häfen allein aufgebaut wurden:

Barcelona/Valencia	Zaragoza
Barcelona	Toulouse
Triest/Koper	Fernetti/Sezana
Koper	Beltinci - Budapest
Sines	Madrid
Rotterdam	Duisburg

Der slowenische Hafen Koper ist eine Aktiengesellschaft und führender Partner beim Aufbau seiner Trockenhäfen. Weitere Trockenhäfen werden von anderen Akteuren verwaltet und betrieben, die nicht unbedingt in Beziehung zu einem bestimmten Hafen stehen. Leichter Zugang und Transparenz bei der Zuteilung von Kapazitäten und Dienstleistungen des Trockenhafens sollten unter allen Umständen gewährleistet sein, da Ineffizienz ansonsten auch die Entwicklung dieser Logistikplattformen beeinträchtigen wird.

Vermeidung von Leerfahrten

Der Transport von leeren Containern und sonstigen Frachtbehältnissen bedeutet eine Verschwendung von Geld, Zeit und knappen Ressourcen, wie der Gesundheit des Menschen. Leerfahrten sind in einem Maße ineffizient, dass es angesichts der heute zur Verfügung stehenden Fülle von Informations- und Kommunikationstechnologie verwundert, dass dieses Phänomen überhaupt existiert. Leerfahrten sind nicht nur ein Problem in der EU, sondern weltweit.

Die Umweltleistung des Güterseeverkehrs beispielsweise, ausgedrückt in CO₂-Emissionen, fällt im Vergleich zum Straßenverkehr positiv aus. Dieses positive Ergebnis gilt jedoch nur für den Vergleich von voll beladenen Lkw mit Schiffen, die zu mindestens 60 % ausgelastet sind. Immer häufiger werden leere Container direkt aus der EU zurück nach Asien verschifft, da dort Container dringend benötigt werden. Die Befüllung dieser Container mit

geringwertigen Gütern ist nicht mehr wirtschaftlich. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass auch im Güterkraftverkehr Leertransporte durchgeführt werden.

Ein leistungsstarkes EDV-System, die Verbreitung der Erkenntnis bei allen Akteuren in der Logistikkette, dass ein Minimum an Zusammenarbeit langfristig in ihrem Interesse liegt, und die vollständige Durchsetzung der Kabotagevorschriften in ganz Europa könnten zur Lösung des Problems beitragen. Auch wenn sich Leerfahrten aufgrund der Unterschiede bei den wirtschaftlichen Aktivitäten zwischen den Regionen und der daraus resultierenden Unterschiede bei Angebot und Nachfrage in Bezug auf Transportdienstleistungen niemals völlig vermeiden lassen, können Zusammenarbeit und bessere Information dazu beitragen, dass weniger Leerfahrten durchgeführt werden.

Vermarktung von Meeresautobahnen und Häfen

Die Meeresautobahnen und das gesamte Konzept der Ko-modalität müssen intensiv beworben werden. Der Speditionsbranche gehören in vielen Mitgliedstaaten zumeist Kleinbetriebe mit weniger als fünf Lkw an. Diese Unternehmen haben oftmals nicht die Zeit für die Suche nach Alternativen oder sie zweifeln solange an der Tauglichkeit einer Alternative, bis sie ein gutes Beispiel aus der Praxis kennen lernen. Das Gleiche trifft auf die übrigen Wirtschaftsbeteiligten in der Logistikkette zu.

Einige Häfen, wie Koper und Triest, pflegen eine sehr gute Kundenkommunikation und eröffnen Vertretungsbüros in der Nähe ihrer (künftigen) wichtigen Kunden. Andere Häfen beschränken ihre Kommunikationsbemühungen auf eine jährliche Benachrichtigung über die neuen Hafenentgelte. Dies ist weder im Interesse der Häfen noch im Interesse der europäischen Politik zur Förderung alternativer Verkehrsträger. Wenn nötig, sollten die Häfen ihre Kommunikationsstrategie verbessern.

Angesichts der derzeitigen schwierigen Lage, in der sich die Short Sea Shipping Promotion Centres aufgrund der stark begrenzten Mittel- und Personalausstattung befinden, erscheint eine Überprüfung der Organisation dieser Einrichtungen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs angebracht zu sein. Diese Gelegenheit sollte zu einer Neuausrichtung entsprechend der grundlegenden Aussage des vorliegenden Berichts genutzt werden: der Notwendigkeit, eine ko-modale Logistikkette in Europa zu entwickeln.

Zu diesem Zweck sollte zunächst der Schwerpunkt der künftigen Promotion Centres verlagert werden und nicht ausschließlich auf dem Kurzstreckenseeverkehr liegen, sondern die gesamte Logistikkette umfassen. Die Einrichtungen sollten zu „Co-modality Promotion Centres“ werden. Dieser Wechsel kann jedoch nur funktionieren, wenn die Finanzierung angepasst wird. Eine einmalige Starthilfe für ein Promotion Centre ist keine Garantie für erfolgreiches Wirken in der Zukunft.

Ein gutes Beispiel für eine interessante Werbemaßnahme ist der im Folgenden beschriebene Wettbewerb, den Short Sea Shipping Flanders veranstaltet hat, im Übrigen das einzige Promotion Centre, das zu 100 % von der Flämischen Behörde finanziert wird und deshalb unabhängig von der Industrie ist.

<p>Short Sea Shipping Flanders organisiert drei Wettrennen zwischen Kurzstreckenseeverkehrsschiffen und Lkw</p>
--

Ausgehend von einer italienischen Idee aus dem Jahr 2002 organisiert Short Sea Shipping Flanders im Juni/Juli ein Wettrennen, bei dem der Kurzstreckenseeverkehr mit anschließender Weiterbeförderung an den endgültigen Bestimmungsort gegen den Straßenverkehr auf der gesamten Strecke antritt.

- 1) a) Strecke mit dem Schiff der DFDS von Gent nach Göteborg und anschließend mit dem Lkw nach Stockholm
b) Strecke mit dem Lkw von Gent über NL, DE, DK nach Stockholm
- 2) a) Strecke mit dem Schiff von Cobelfret von Zeebrugge nach Waterford und weiter mit dem Lkw in den Raum Dublin
b) Strecke mit dem Lkw von Zeebrugge durch den Kanaltunnel (ein Lkw mit der Fähre) und durch England, mit der Fähre nach Irland und weiter auf der Straße in den Raum Dublin
- 3) a) Strecke mit dem Schiff von MSC über Antwerpen nach Gebze und weiter nach Izmit (Türkei)
b) Strecke mit dem Lkw über Land nach Izmit mit einer kurzen Fahrt mit der Fähre zwischen Norditalien und Südwesteuropa

Die Parameter, die über das erfolgreiche Abschneiden entscheiden, sind Geschwindigkeit und Preis im Vergleich zum Güterkraftverkehr.

Die Wettrennen sollen Aufschluss geben über folgende Aspekte:

- Einfluss von Wartezeiten an Terminals und von Fahr- und Ruhezeiten der Kraftfahrer;
- Verfolgung und Aufspürung der Fracht (je nach Fracht anhand der Container-/Packstücknummer oder des Nummerschildes);
- Vergleich der Emissionen der beiden Verkehrsträger. In Zusammenarbeit mit der Universität Löwen werden die Emissionen vom Start bis zum Ziel gemessen.
- Erfolg der Bemühungen um Rückfracht.

Der Koordinator empfiehlt die Initiierung einer öffentlich/privaten Partnerschaft für die Einrichtung von Promotion Centres, mit denen die Short Sea Shipping Promotion Centres zusammengelegt werden könnten. Zur Finanzierung könnten Mittel aus öffentlichen Quellen (EU bzw. nationale/regionale Quellen), aus dem privaten Sektor und von Projekten, die die Promotion Centres mit der Branche durchführen, vorgesehen werden. Die Zentren sollten zunächst einen Wirtschaftsplan für drei Jahre vorlegen, und in Abhängigkeit von den Hauptpunkten dieses Plans sollten Finanzmittel für einen Zeitraum von drei Jahren zugeteilt werden; nach Ablauf dieses Zeitraums müssen die Einrichtungen einen neuen Wirtschaftsplan für weitere drei Jahre vorlegen. Die Kontinuität der Finanzierung ist ein entscheidender Faktor, und die einzige Voraussetzung hierfür sollte die Leistung der einzelnen Zentren sein.

Um sicherzustellen, dass die Zentren tatsächlich eine profunde Kenntnis der Branche besitzen und sich für die Förderung der Ko-modalität einsetzen, sollte ein Teil der Finanzmittel aus den Projekten erwirtschaftet werden, die die Zentren zusammen mit den Akteuren der Branche durchführen. Die Zentren sollten die Möglichkeit haben, Bonus-Malus-Verträge mit der Branche zu schließen sowie den Gewinn aus den Projekten zu behalten und in künftige Projekte zu investieren.

Die Promotion Centres sollten zudem die einzige Anlaufstelle („Single Window“) für den Güterverkehrssektor sein, in der die Akteure Rat und Hilfestellung im Zusammenhang mit Zuschüssen sowohl aus entsprechenden EU-Fördermöglichkeiten als auch aus nationalen/regionalen Quellen bekommen.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich nahezu zwangsläufig, dass die Hafenbehörden die am besten geeignete Stelle für die Förderung und die Initiierung von reibungslos funktionierenden Haus-zu-Haus-Lieferketten ins Inland in Europa sind. Sie nehmen in der Logistikkette eine zentrale Position ein, die weiter ausgebaut werden muss. Die Verwaltung der Lieferketten wird nicht Aufgabe der Hafenbehörden sein; diese Aufgabe kann Dritten übertragen werden; die Hafenbehörden sollten aber umfassend in die Abläufe einbezogen werden.

III Wahrung des fairen Wettbewerbs

Einige Akteure der Branche und einige Mitgliedstaaten befürchten, dass mit der Wahl einer Schifffahrtslinie zur Meeresautobahn bzw. eines Hafens zum Ausgangspunkt einer Meeresautobahn wettbewerbsverzerrende Effekte einhergehen könnten. Diese Möglichkeit ist nicht von der Hand zu weisen; und es sollten Anstrengungen zur Vermeidung einer solchen Folge bei der Entwicklung von Meeresautobahnen unternommen werden.

Allerdings ist fairerweise einzuräumen, dass dies immer etwas schwierig ist. Kein Markt funktioniert in einem Vakuum, und die Funktionsweise des Marktes wird mehr oder weniger von Bedingungen bestimmt, die sich aus irgendeiner Form der Intervention ergeben bzw. ergeben. Straßen, Häfen und Eisenbahnstrecken wurden gebaut, ohne darüber nachzudenken, ob dies mit fairem Wettbewerb in Einklang steht.

Die Europäische Union strebt die Vermeidung bzw. Bekämpfung jedweder Verzerrung des Wettbewerbs an. Dies bedeutet nicht, dass Mitgliedstaaten in entsprechend begründeten Fällen und ohne eine unangemessene Störung des Binnenmarkts auszulösen nicht Mittel für den Bau von Schiffen, für Beförderungsdienste oder für den Ausbau von Häfen bereitstellen könnten, sofern die Vorschriften über staatliche Beihilfen eingehalten werden.

Der europäische Koordinator ist im Laufe seiner Überlegungen zu der Auffassung gelangt, dass der Status einer Meeresautobahn deshalb vorsichtshalber nach Möglichkeit nicht mit der Zuteilung von TEN-V-Mitteln oder von Mitteln aus dem Programm MARCO POLO verknüpft werden sollte.

In Kapitel II Buchstabe a beschreibt der Koordinator, wie er sich das weitere Vorgehen beim Benchmarking und bei den Indikatoren für die Leistungsfähigkeit von Meeresautobahnen vorstellt. Der Koordinator ist der Auffassung, dass der Status einer Meeresautobahn keiner Schifffahrtslinie verliehen werden sollte, die Häfen anläuft, die hinter den Vorgaben für die wichtigsten Leistungsparameter für die Effizienz von Häfen und Hinterlandverbindungen zurückbleiben. Ferner sollte keine Linie ausgezeichnet werden, die die Mindeststandards für Umweltfreundlichkeit und Dienstleistungseffizienz nicht erfüllt. Der Status einer Meeresautobahn muss als Anerkennung von Effizienz, Umweltleistung oder von konkreten Vorhaben gesehen werden, die darauf abzielen, innerhalb fester Fristen bestimmte Vorgaben zu erreichen, und für die entsprechende Finanzmittel eingeplant sein müssen und förmliche Garantien gegeben werden müssen.

IV Soziale Aspekte

Der Seeverkehr in der Europäischen Union kann nur weiter wachsen bzw. wieder wachsen, wenn die richtigen sozialen Rahmenbedingungen vorhanden sind. Die Bedeutung eines konstruktiven sozialen Dialogs kann in diesem Zusammenhang nicht hoch genug geschätzt werden. Ein gewisses Maß an Flexibilität ist erforderlich, um die Interessen sowohl von Arbeitnehmern als auch von Arbeitgebern zu wahren; die jeweiligen Interessen können nur ganz verstanden werden und berücksichtigt werden, wenn auf allen Ebenen ein konstruktiver und offener sozialer Dialog möglich ist.

Zunächst zu den Arbeitgebern: es gibt einige hervorragende Beispiele für Schifffahrtsunternehmen und andere Arbeitgeber im Seeverkehrssektor, die qualifiziertes Personal anziehen und halten können, weil sie gute primäre und sekundäre Arbeitsbedingungen bieten. Zu den sekundären Arbeitsbedingungen gehören Wachstumsperspektiven, wie die Möglichkeit, verschiedene berufliche Laufbahnen in demselben Unternehmen oder derselben Branche einzuschlagen, wobei berücksichtigt wird, dass es für Angehörige einer bestimmten Altersgruppe nicht möglich ist, Familie und die Arbeit auf See miteinander zu vereinbaren, Möglichkeiten zur Weiterbildung für Mitarbeiter, zur Spezialisierung, zur Aufnahme einer Tätigkeit an Land nach einer Karriere auf See und zur Rückkehr auf ein Schiff im Anschluss an eine Tätigkeit an Land. Diese Angebote sollten nach Möglichkeit von anderen Arbeitgebern übernommen werden.

Zurzeit sind Arbeitsmöglichkeiten in der Seefahrt nicht sehr attraktiv für Arbeitsuchende. In vielen Teilen der EU ist daher die Suche nach Personal ein ernstzunehmendes Problem. Eine gute Entlohnung ist die einzige Möglichkeit, hoch qualifizierte Seeleute zu gewinnen. Hoch qualifiziertes Personal ist die beste Garantie für Effizienz, Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr. Die EU-Flotte wird niemals eine Billigflaggenflotte sein und kann auch bei der Heuer für vergleichbare Tätigkeiten keinen Unterschied zwischen EU-Seeleuten und Nicht-EU-Seeleuten machen, da dies den sozialen Zusammenhalt an Bord und somit die Effizienz und Sicherheit der Arbeiten gefährden würde.

Verschiedene Möglichkeiten, die beispielsweise mit den Regelungen für staatliche Beihilfen bestehen, die unter bestimmten Bedingungen eine Befreiung der Seeleute von der Einkommensteuer vorsehen, müssen so weit es geht ausgeschöpft werden.

Außerdem könnte es notwendig sein, dass die Arbeitnehmer eine gewisse Flexibilität und Solidarität mit künftigen Kollegen zeigen. Dies gilt insbesondere für Arbeitnehmer, die Monopoldienstleistungen erbringen, wie Kranfahrer, Dockarbeiter, Lotsen, Schleusenarbeiter. Wenn die EU-Schifffahrt, die bei den Arbeitsbedingungen auf See wie auch an Land bestimmte Standards einhält, auch in Zukunft wettbewerbsfähig sein soll, sind Änderungen unumgänglich. Diese Veränderungen können schmerzlich sein; der Verlust von Arbeitsplätzen an Beschäftigte aus Drittländern dürfte noch schmerzlicher sein.

Ausbildung/Schulung

An dieser Stelle soll auch die Bedeutung von Ausbildung und Schulung, außer der von Arbeitgebern angebotenen Weiterbildung, hervorgehoben werden. Das vorhandene Ausbildungs- und Schulungsangebot ist gut; in vielen Mitgliedstaaten entsprechen die Anforderungen jedoch nicht ganz bzw. überhaupt nicht den Anforderungen der Arbeitgeber. Die Entwicklung von einem Segmentansatz im Transportwesen zur Betrachtung einer ganzen Logistikkette hat in viele Lehrpläne noch nicht Eingang gefunden. Auch wenn die sektorbezogene Ausbildung wichtig ist, bringen es die Entwicklungen im Transportwesen mit

sich, dass dem Bedarf an Schulung in Ko-modalität und an der allgemeinen Ausbildung in den Gebieten Logistik und Transportflussmanagement Rechnung getragen werden muss. Auch hierfür gibt es bereits gute Beispiele von Akteuren in der Branche, die aktiv mit Schulen zusammenarbeiten und dabei helfen, Curricula zu erstellen, die den Anforderungen der derzeitigen Praxis in höherem Maße gerecht werden.

Darüber hinaus sollte die effizientere Gestaltung des Bildungswesens in Erwägung gezogen werden; die Tatsache, dass es in einem Mitgliedstaat vier größere Schulen mit durchschnittlicher Leistungsbilanz gibt, könnte als unnötiger Luxus angesehen werden, wenn andererseits zwei Schulen mit guter Leistungsbilanz Absolventen hervorbringen, die unmittelbar einsatzfähig sind. Die Einbindung der Branche und eine Werbekampagne der Branche, die dazu dient, die Beschäftigungsmöglichkeiten und Karriereaussichten im Transportwesen vorzustellen, wäre hilfreich, um das Ansehen der Branche bei künftigen Arbeitssuchenden zu verbessern.

V Ökologische Aspekte

Mit Ausnahme der Umweltleistung der Schiffe selbst wurden ökologische Aspekte in der bisherigen Diskussion nur kurz angesprochen. Sie sind jedoch für die Entwicklungsaussichten der Meeresautobahnen und des Seeverkehrs insgesamt ein entscheidender Faktor. In diesem Zusammenhang ist eine enge Zusammenarbeit mit der GD ENV bei Themen wie den Habitat-Richtlinien, der Wasser-Rahmenrichtlinie und Umweltvorschriften, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation erlassen wurden, erforderlich.

Geprüft werden sollten die Möglichkeiten, Schiffen Zugang zu Aufladestellen zu bieten, um die durch das Ein- und Auslaufen von Schiffen verursachten Nachteile für Mensch und Umwelt in unmittelbarer Nähe zum Hafen zu verringern. In enger Zusammenarbeit der GD TREN, GD MARE und GD TAXUD sollten mögliche Anreizmaßnahmen mit dem Ziel erwogen werden, die Entwicklung solcher Aufladestellen zu beschleunigen.

Eventuell könnte an die Aktivitäten von Kommissionsmitglied Piebalgs angeknüpft werden, die darauf abzielen, ein leistungsstarkes Offshore-Netzwerk für die Weiterleitung von Strom aus erneuerbarer Energie von den Kraftwerken, hauptsächlich Offshore-Windkraftwerken, zum Festland zu bilden. Möglichkeiten, die Schifffahrt in den Aufbau dieses Netzes einzubinden und sie von dieser umweltfreundlichen Form der Stromerzeugung profitieren zu lassen, könnten geprüft werden.

VI Sicherheit und Gefahrenabwehr

Das Thema Sicherheit und Gefahrenabwehr auf See wird in den entsprechenden Foren behandelt. Aspekte der Sicherheit rund um den Ärmelkanal und andere Meerengen oder schwierige Seegebiete wie den Golf von Biskaya hat keiner der Gesprächspartner als echtes Hindernis für das Wachstum des Seeverkehrs angeführt. Der Ärmelkanal mit der strikten Verkehrstrennung zwischen den nach Norden und den nach Süden fahrenden Schiffen bietet genügend Kapazität für zusätzlichen Verkehr. Entscheidend hierbei ist eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften durch die zuständigen Behörden.

Für das Vorhaben „Meeresautobahnen“ sind Fragen zur Sicherheit und zum Schutz der beförderten Güter von größtem Interesse. Dies gilt für die gesamte Logistikkette von der Verladung der Güter bis zum endgültigen Bestimmungsort und ist deshalb nicht auf die Seestrecke innerhalb der Transportkette beschränkt. Auch hierbei ist die Erfassung der Güter per EDV von entscheidender Bedeutung.

Der Koordinator spricht sich für die allgemeine Einführung des Hafenmeisters aus. Der Hafenmeister ist für die nautische Sicherheit beim Ein- und Auslaufen im Hafenbereich verantwortlich. Er verwaltet die Lotsendienste, die Dienste für das Anlegen, Festmachen und Abfertigen beim Einlaufen eines Schiffes, sobald an einem Kai, Lager oder Terminal Platz für das Schiff ist. Kapazitätsengpässe in Häfen oder anderen Abschnitten der Logistikkette werden durch unzureichende Kommunikation zwischen (zu vielen) Beteiligten verschärft, wenn eine solche zentrale Figur fehlt.

Die Seeverkehrsdienste (VTS) fallen in der Regel in die Zuständigkeit des Hafenmeisters. Wie der Name sagt, liegt der Schwerpunkt der Tätigkeit zurzeit auf dem Verkehrsmanagement für Schiffe; eine direkte Unterstützung bei der Be- und Entladung der Güter oder der Frachtverfolgung ist nicht vorgesehen.

Deshalb ist der Schnittstelle der VTS mit der künftigen Verfolgung und Aufspürung einzelner Güter sowohl auf See als auch an Land besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Einige Schifffahrtsunternehmen (beispielsweise Evergreen) führen Pilotprojekte zur Erprobung von Systemen zur Funkerkennung (RFID) durch, mit denen sie jedes einzelne Frachtstück, jeden einzelnen Container und einzelne Packstücke innerhalb eines Containers verfolgen und aufspüren können. Ferner wird das Potenzial der neuen VTMISSysteme (Verkehrsleit- und Informationssysteme für die Seeschifffahrt) für die Verfolgung und Aufspürung von Gütern und für den Abgleich von Schiffen und ihre Fracht bisher noch nicht hinreichend genutzt.

Der erste Anfang bei der Verfolgung und Aufspürung einzelner Packstücke wurde bereits mit der Überwachung anhand der Containernummer gemacht. Dieses Verfahren funktioniert jedoch nicht immer absolut zuverlässig. Die Zollbehörden kontrollieren die Güter nur anhand der Nummer auf den Frachtpapieren. Jedem Güterkennzeichen eines bestimmten Transportunternehmens wird eine Dokumentennummer zugewiesen. Hierbei wird keine Unterscheidung nach der Fracht gemacht.

In naher Zukunft dürften die Transportunternehmer in der Europäischen Union über ein sicheres satellitengestütztes System für die Verfolgung und Aufspürung ihrer Güter verfügen. Zurzeit wird das GPS eingesetzt. Der Koordinator empfiehlt, die Dienststellen der GD TREN zu ersuchen, einem solchen System für den europaweiten oder weltweiten Einsatz als einer Anwendung von Galileo, die in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Branche entwickelt werden kann, Vorrang zu geben.

VII Vereinfachung

Die Zukunft des Seeverkehrs liegt zweifellos in elektronischen Systemen für den Seeverkehr („e-maritime“) und in einem einheitlichen Seeverkehrsraum, wie die Kommission in ihrer Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik feststellt. Die zuständigen Dienststellen der Kommission arbeiten an diesen Entwicklungen.

Die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle nach dem „Ein-Fenster-Konzept“ für Verwaltungs- und Zollverfahren ist notwendig, um den unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand beim Schiffsgüterverkehr zu reduzieren. Vor allem aufgrund des Wettbewerbs zwischen dem Kurzstreckenseeverkehr und dem Güterkraftverkehr, sollten die Verwaltungsverfahren für beide Verkehrsträger einander angeglichen werden.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, ein sicheres System für die Unterscheidung von EU-Containern und Nicht-EU-Containern zu haben. Es muss sicher sein, weil es in Anbetracht der Nachahmung von Waren, beispielsweise von Medikamenten, nicht möglich ist, Zollverfahren und Zollkontrollen bei Containern zu lockern. Die Kontrolle von Schiffen allein genügt nicht; auch Container müssen überprüft werden.

Für die Entwicklung des Vorhabens „Meeresautobahnen“ wäre es zudem sinnvoll, wenn nach dem Beispiel des Luft- und Straßenverkehrs auch beim Seeverkehr in Häfen nach Schengen-Verkehr und Nicht-Schengen-Verkehr getrennt würde.

Auch eine zügigere Zollabfertigung von Gütern, die auf Meeresautobahnen befördert werden, wäre nützlich. Die Anwendung der Entscheidung Nr. 70/2008/EG vom 15. Januar 2008 über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel sollte zur Beschleunigung der Zollabfertigung unter anderem im Seeverkehr beitragen. Ziel der Entscheidung ist die Umsetzung eines interoperablen elektronischen Zollsystems bis 2013. Das System wird schrittweise eingeführt, und die technischen Vorbereitungen sind bereits im Gange. Die Einrichtung einziger Anlaufstellen für die Zollabfertigung, so genannte „Single Windows“, sind ein wichtiger Bestandteil dieses Systems.

Zur Vereinfachung der Finanzierungsverfahren erscheint es sinnvoll, Rat für eine effizientere Gestaltung der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit beziehungsweise Vorschläge für neue Rahmenbedingungen für die zwischenstaatliche Zusammenarbeit bei Meeresautobahnprojekten einzuholen. Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten dasselbe Projekt mit staatlichen Beihilfen unterstützen, muss oftmals ein bilateral Vertrag geschlossen werden, für den die Zustimmung der Parlamente in zwei oder mehr Mitgliedstaaten benötigt wird, was wiederum entsprechende Verzögerungen mit sich bringt. Außerdem muss eine spezielle Stelle für die Beilegung von Streitigkeiten benannt werden. In Anbetracht der begrenzten staatlichen Beihilfen, die die Mitgliedstaaten gewähren wollen, scheint dieser Aufwand unverhältnismäßig hoch zu sein.

Schließlich ist der Koordinator der Auffassung, dass eine weitere Verbreitung des Englischen als gemeinsame Verkehrssprache, wie im Luftverkehr, den Seeverkehr in der EU deutlich vereinfachen würde. Zurzeit wird Englisch im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrsbetriebs gesprochen, zum Beispiel bei Lotsendiensten, bei Antikollisionsverfahren, für die Berichterstattung im Rahmen der VTS; und eine Ausweitung auf die landseitigen Abschnitte der Seeverkehrskette würde sich positiv auf eine intensivere Zusammenarbeit sowie eine einfachere und reibungsfreiere Kommunikation auswirken.

VIII Auswirkungen globaler Entwicklungen auf die Meeresautobahnen

Unter den gegenwärtigen Bedingungen eines zunehmenden Wettbewerbs um knappe Ressourcen und angesichts der negativen ökologischen Folgen, die die Nutzung der meisten Energiequellen mit sich bringt, ist es dringlicher denn je, an allen Punkten den Wirkungsgrad

zu erhöhen. Schiffsrouten, die nicht auf dem kürzesten Weg von Südasien, Nord- oder Südamerika nach Europa und in umgekehrter Richtung führen, könnten als Luxus betrachtet werden, den die Weltgemeinschaft mittel- bis langfristig für zu kostspielig erachten wird. Die durch ein solches ineffizientes Vorgehen in der Logistikkette verursachten wirtschaftlichen und ökologischen Kosten werden große Belastungen für die Weltwirtschaft bringen.

Um Abhilfe für eine der augenfälligsten, unter ökologischen Gesichtspunkten ineffizienten Vorgehensweisen (den Gütertransport aus dem Mittelmeer in den Norden des kontinentalen Europas und auf dem Landweg wieder zurück) zu schaffen müssen im Süden Europas Umschlagshäfen und der umweltfreundliche Weitertransport über Land entwickelt werden. Auf diese Weise wird die europäische Verkehrsinfrastruktur darauf vorbereitet, die Folgen des Ausbaus des Suez- und des Panamakanals aufzufangen.

Europa muss Vorkehrungen für die Aufnahme der mit diesem Ausbau erwarteten zusätzlichen Verkehrsströme treffen, und zwar dort, wo es wirtschaftlich am sinnvollsten ist, d. h. so nah wie möglich am endgültigen Bestimmungsort. Es sollten Verbindungen zur wichtigsten Containerroute, der Rund-um-die-Welt-Route, Singapur-Suez-Panama-Singapur, geschaffen werden.

Der europäische Planungsrahmen für die Raumordnung muss unter Umständen den Herkunfts- und Bestimmungsorten der Güter angepasst werden. Zu diesem Zweck ist eine Auswahl bei der Entwicklung von Binnenwasserstraßen, Eisenbahnstrecken, Fernleitungs- und Straßeninfrastruktur zu treffen, wobei die effizientesten und umweltfreundlichsten Möglichkeiten zur Beförderung von Einfuhren von den Häfen zu den Bestimmungsorten in Europa und von Ausfuhren zu europäischen Häfen ermittelt werden sollten und berücksichtigt werden sollte, dass 90 % der Güter nach und aus Europa über Häfen versandt werden. Deshalb muss eine Studie durchgeführt werden, die den Weg der Güter von der Herkunft bis zum Bestimmungsort Schritt für Schritt untersucht. Die GD TREN sollte diese Untersuchungen mit der Unterstützung eines Beratungsausschusses, dem Eurostat, einige Forschungseinrichtungen, EPSO, ECSA und unabhängige Sachverständige aus Lehre und Forschung angehören, so bald wie möglich aufnehmen.

Zum Ausbau von Suez- und Panama-Kanal kommt der unvermindert anhaltende Trend zu immer größeren Schiffen hinzu, der viele Häfen vor die Notwendigkeit stellt, ihre Infrastruktur anzupassen, wenn sie den größten Teil des Hochseeverkehrs in Zukunft nicht verlieren möchten.

Der offenbar unaufhaltsame Anstieg der Energiepreise ist eine Folge der (zumindest in der Wahrnehmung) knappen Ressourcen und zwingt zum Handeln. Der Verlust von Bunkeröl für einen fünftägigen Umweg zu effizient betriebenen Häfen mit guten Hinterlandverbindungen sollte den Mitgliedstaaten im Mittelmeerraum Grund genug sein, unverzüglich tätig zu werden.

Schiffahrtsunternehmer warten nicht, sondern haben bereits mit der Entwicklung von Häfen in Drittländern im Mittelmeerraum begonnen, die Bedingungen bieten, mit denen die Mitgliedstaaten niemals mithalten können. Die rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Umweltschutz sind in Drittländern weniger streng und kommen dem Gewinnstreben der Wirtschaftsbeteiligten entgegen.

Es scheint angebracht zu sein, sich mit den Auswirkungen dieser Entwicklung intensiver zu beschäftigen. Bemühungen zum Schutz vor unfairer Wettbewerb sind selbstverständlich. Es ist eine Tatsache, dass hier ein Wettbewerbsnachteil für europäische Häfen geschaffen wird, und es könnte gerechtfertigt sein, sich in gewissem Umfang zu schützen. Der Aufbau von Schutzbarrieren ist allerdings nicht der richtige Weg. Das ist eine Überbrückungsmaßnahme, die nichts an der Tatsache ändert, dass den Mittelmeerrainern unter den Mitgliedstaaten ohne dringend erforderliche Investitionen in Häfen und Hinterlandverbindungen weitere Chancen für wirtschaftliches Wachstum verloren gehen.

Der Koordinator ist der Auffassung, dass EU-Fördermittel für Investitionen in Infrastruktur oder Schifffahrtslinien gegenwärtig nicht auch Drittstaaten am Mittelmeer gewährt werden sollten. Seiner Meinung nach kann die Europäische Union nur profitieren, wenn besser qualifiziertes Personal in allen Logistikdiensten in den Staaten, die ihre Handelspartner sind, eingesetzt wird, weil dadurch auch Sicherheit und Schutz der Aktivitäten in der Union verbessert werden. Deshalb wäre es zu begrüßen, wenn die Gewährung europäischer Fördermittel für Ausbildungs-/Schulungsmaßnahmen in einigen Bereichen ausgeweitet würde.

Der Koordinator hat die Absicht, sich aktiv an der Ausarbeitung der Pläne für Meeresautobahnen im Rahmen der von dem französischen Präsidenten Sarkozy initiierten Mittelmeerunion zu beteiligen. Zudem strebt er ein aktives Engagement in der Entwicklung von Meeresautobahnen in der Schwarzmeerregion und mit Russland an.

Was globale Entwicklungen auf dem Gebiet der Umweltschutzvorschriften anbelangt, würde der Anfang April angenommene Beschluss des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt dazu führen, dass Schiffe in den Hoheitsgewässern von Mitgliedstaaten der IMO ab 2010 kein Bunkeröl mehr verwenden dürften, falls die IMO diese Vorschrift im Oktober förmlich erlässt; und das würde sich auf die Wettbewerbsposition der Schifffahrtsindustrie auswirken.

Sollte es zum förmlichen Erlass des Beschlusses kommen, könnte die hieraus resultierende zusätzliche Nachfrage nach Destillatöl zu einer Verknappung der Raffineriekapazität führen. Auch die Ölindustrie trägt eine große Verantwortung, was die Verwendung von saubereren Kraftstoffen in der Schifffahrt angeht. Wenn rechtzeitig zusätzliche Raffineriekapazität geschaffen werden sollte und die Nachfrage nach Öl noch mit den derzeitigen Ressourcen gedeckt werden können sollte, könnten die zusätzlichen Kosten für Schiffskraftstoffe die Preise vieler Erzeugnisse beträchtlich in die Höhe treiben.

Das gegenwärtige Abflauen der Konjunktur wirkt sich bereits auf die Schifffahrt weltweit aus. Insbesondere auf den Seeverkehr in die Vereinigten Staaten von Amerika, weil der Dollarkurs und die unzureichende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu einem deutlichen Rückgang der Einfuhren der USA geführt hat. Die globale Nachfrage nach Schiffen ist rückläufig, ausgenommen hiervon sind Kurzstreckenseeverkehrsschiffe. Es ist nicht klar, wie lange diese Sonderstellung von Kurzstreckenseeverkehrsschiffen Bestand haben wird.

All diese Faktoren erhöhen die Dringlichkeit von Investitionen in Forschung und Entwicklung von neuen und sauberen Schiffsantrieben und von Kraftstoffen für den Verkehrssektor generell.

IX Finanzierungsaspekte

Wie bei allen Infrastrukturvorhaben und sonstigen Güterverkehrsprojekten muss der Großteil der Mittel für Investitionen in den Aufbau von Meeresautobahnen aus dem privaten Sektor kommen. Gemeinschaftsmittel ermöglichen eine Hebelwirkung bei Projekten, die der private Sektor ansonsten allein nicht so zügig hätte verwirklichen können.

Für alle Formen öffentlicher Finanzierung von Projekten zur Entwicklung von Meeresautobahnen sollte gelten, dass keine Mittel in Projekte fließen sollten, für die es keine hundertprozentige Gewähr der Machbarkeit gibt, für die nicht zuvor Marktforschung betrieben wurde und bei denen nicht eine ausreichende Zahl von Akteuren eine förmliche Verpflichtung eingegangen ist, um den Erfolg des Projekts zu garantieren. Es sollte stets möglich sein, Mittel zurückzufordern, falls die Partner ihre Verpflichtungen nicht einhalten.

a) EU-Finanzierung und Leitlinien für staatliche Beihilfen

Bei den Akteuren der Branche und den Behörden der Mitgliedstaaten besteht eine gewisse Unsicherheit bezüglich der Verbindung der verschiedenen Formen der EU-Finanzierung für das Vorhaben „Meeresautobahnen“. Für die Gewährung von Mitteln aus dem Programm MARCO POLO und für die transeuropäischen Netze gelten unterschiedliche Bedingungen. Hinzu kommt, dass nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr wieder andere Bedingungen gelten.

Die derzeitige Situation lässt sich in großen Zügen wie folgt zusammenfassen:

	Programm MARCO POLO II 2007-2013	TEN-V-Finanzierung 2007-2013	Leitlinien für staatliche Beihilfen 2004
Förderfähig	Betrieb/ Dienstleistungen	Investitionen in Infrastruktur ¹	Investitionen in Infrastruktur Betrieb/Dienstleistungen
Beihilfeintensität	35 %	30 %	30 %
Laufzeit der Beihilfe	5 Jahre		Abhängig von der Entscheidung im Einzelfall. Im Prinzip degressiv
Haushalt	450 Mio. EUR ²	310 Mio. EUR ³	Entfällt

¹ In bestimmten Fällen können Startbeihilfen für den Betrieb/für Dienstleistungen gewährt werden.

² Die Mittel für das Programm MARCO POLO II verteilen sich auf jährliche Ausschreibungen. Speziell für Vorhaben zur Entwicklung von Meeresautobahnen wurden keine Mittel vorgesehen. Die Höhe der Mittel, die hierfür verwendet werden, richtet sich nach der Qualität der Vorhaben.

Mehr Transparenz und eine Vereinfachung der Inanspruchnahme bei den verschiedenen EU-Fördermöglichkeiten wurden als wichtige Aspekte genannt. Dies betrifft insbesondere Behörden von Mitgliedstaaten und kleine und mittlere Unternehmen.

Laufzeit und Intensität der Beihilfe könnten bis zu einem gewissen Grad vereinheitlicht werden. In Bezug auf Zuschüsse für Dienstleistungen erklärten alle Gesprächspartner, dass sie eine degressive Förderung akzeptieren. Diese Bedingung könnte auch auf die Unterstützung von Dienstleistungen im Rahmen des Programms MARCO POLO bzw. aus TEN-V-Mitteln angewandt werden, sofern eine entsprechende Förderfähigkeit gegeben ist.

Der Koordinator ist der festen Überzeugung, dass TEN-V-Mittel für Investitionen in Infrastrukturprojekte eingesetzt werden sollten, die der gesamten Logistikkette nutzen, d.h. für Hafen-/Hinterlandinfrastruktur. Mit TEN-V-Mitteln soll die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger ermöglicht und das reibungslose Funktionieren der Logistikkette mit dem Ziel sichergestellt werden, dass andere Verkehrsträger als Alternative attraktiv werden. Bemühungen auf dem Gebiet der öffentlichen Dienstleistungen zur Förderung des Zusammenhalts gehören nicht hierzu.

Die begrenzten Mittel, die mit dem Programm MARCO POLO und den TEN-V für Meeresautobahn-Projekte zur Verfügung stehen, werden in gewissem Umfang dazu führen, dass diese Förderung nicht mehr als eine Starthilfe sein wird. Es ist im Interesse der Branche und im allgemeinen Interesse, wenn die Mittel nutzbringend eingesetzt werden. Die bestmögliche Verwendung von TEN-V-Mitteln scheint die Verbesserung der Infrastruktur sowohl von Häfen als auch von Hinterlandverbindungen zu sein. Aus dem Programm MARCO POLO sollten vorrangig Dienstleistungen von gemeinsamem Interesse gefördert werden, unter anderem die Verbesserung der Effizienz von Hafendiensten und der in Häfen und auf See tätigen Menschen. Die Finanzierung von Schiffen sollte nur für den Teil der erforderlichen Investitionen in Erwägung gezogen werden, der auf die Verbesserung der Umweltleistung der Schifffahrt entfällt. Hierfür empfiehlt sich die enge Zusammenarbeit mit der GD RTD am 7. Rahmenprogramm, insbesondere was die Anwendung innovativer Technik in Schiffen oder an Land zur Verringerung der Schädlichkeit der beim Betrieb anfallenden Emissionen anbelangt.

Bei der Gewährung von Starthilfen für neue Schifffahrtslinien sollten die Mittel degressiv gestaffelt sein und dem Frachteigner als demjenigen zugewiesen werden, der über den Einsatz der alternativen Verkehrsträger für die Beförderung seiner Güter entscheidet.

An der Förderung aus TEN-V-Mitteln und aus dem Programm MARCO POLO wird vor allem das Risiko einer Verzettelung der Mittel für eine Vielzahl ganz unterschiedlicher kleiner Projekte kritisiert. Um dieses Risiko zu vermeiden könnte in Erwägung gezogen werden, die jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für TEN-V und für das Programm MARCO POLO jeweils unter ein spezifisches Thema zu stellen. So könnte in einem bestimmten Jahr die Entwicklung von Logistikplattformen für TEN-V-Vorschläge und das Thema Ausbildung/Schulung für Vorschläge für das Programm MARCO POLO ausgewählt werden. Bei allen jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen

³ Die Mittel für Meeresautobahnen sind auf jährliche Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen verteilt. Folgende Aufteilung der Haushaltsmittel ist vorgesehen: 2007 – 20 Mio. EUR, 2008 – 30 Mio. EUR, 2009 – 85 Mio. EUR, 2010 – 100 Mio. EUR, 2011 – 50 Mio. EUR, 2012 – 25 Mio. EUR. Die erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen wurde am 23. April 2008 veröffentlicht.

könnte ein spezifisches Thema vorgegeben werden. Dies hätte zur Folge, dass sich die Antragsteller auf einen Gegenstand konzentrieren, dass die Antragstellung vereinfacht würde und die Europäische Kommission eine zusätzliche Möglichkeit hätte, Einfluss auf die Richtung ihrer Bemühungen zu nehmen.

b) Nationale Steuerinstrumente

Alle Akteure der Branche haben sich lobend über das italienische Ecobonus-System geäußert. Hierbei handelt es sich um einen direkten Zuschuss in Höhe von 100 EUR, den ein Transportunternehmer erhält, der seine Güter nicht per Lkw über die Straße zum endgültigen Bestimmungsort befördert, sondern für die Strecke (bzw. eine Teilstrecke) den Schiffsverkehr wählt. Auf diese Weise werden die verstopften italienischen Straßen entlastet, die Luftverschmutzung wird gemindert und den Akteuren ein Anreiz gegeben, unmittelbar mit ihrer Entscheidung Einfluss auf das Gleichgewicht unter den Verkehrsträgern zu nehmen. In gewisser Hinsicht ist diese Regelung mit dem Zuschuss in Höhe von 30 % vergleichbar, den die Region Friuli Venezia Giulia bei der Nutzung der Eisenbahn gewährt.

Nach Auffassung des Koordinators sollte diese Regelung als gutes Beispiel aus der Praxis („best practice“) anderen Mitgliedstaaten zur Nachahmung empfohlen werden. Vor allem den Mitgliedstaaten, die von der italienischen Zuschussregelung insofern profitieren, als sie auch auf ihren Straßen Entlastung bringt. Der Koordinator empfiehlt daher, die Möglichkeiten einer gemeinsamen Anwendung dieser Regelung in zwei oder drei Mitgliedstaaten zu prüfen. Sollte ein solcher Versuch erfolgreich sein, wäre eine Ausweitung auf ganz Europa denkbar, wobei jeweils nationale und regionale Besonderheiten berücksichtigt würden.

Zur Beschleunigung von Investitionen in neue Schiffe und damit zur Steigerung der Umweltleistung des Seeverkehrs würde der Koordinator Initiativen der Mitgliedstaaten begrüßen, die eine Verkürzung der Abschreibungsfristen von Schiffen vorsehen.

Es gibt zahlreiche andere Möglichkeiten, die die Mitgliedstaaten im Steuersektor zur Förderung alternativer Verkehrsträger und zur Erhöhung der Umweltleistung nutzen können. Wichtig ist, dass die Branche und die Mitgliedstaaten in einen konstruktiven Dialog treten und sich darüber austauschen, wie die Einnahmen aus Steuern und Abgaben zur Verwirklichung dieser Ziele eingesetzt werden können.

c) Strukturfonds

In diesem Zusammenhang wäre es sinnvoll, den Mitgliedstaaten in Erinnerung zu rufen, dass sie die aus den Strukturfonds verfügbaren Mittel für die Förderung alternativer Verkehrsträger maximal ausschöpfen sollten. Einige Mitgliedstaaten können erhebliche Mittel aus dem Kohäsionsfonds in Anspruch nehmen. Alle Mitgliedstaaten können jedoch Mittel aus den Strukturfonds für Schulungsmaßnahmen, für die Umstellung von im Niedergang befindlichen Industriegebieten, für grenzübergreifende Zusammenarbeit und für andere Aktivitäten verwenden und auf diese Weise einen Beitrag zur Beschleunigung des Übergangs zu einer kommodalen Verkehrsinfrastruktur in Europa leisten.

Abschließend ist der Koordinator der Auffassung, dass TEN-V-Finanzmittel nur für Vorhaben eingesetzt werden sollten, die von gemeinsamem Interesse für die Europäische Union sind, und zwar aus Gründen des Umweltschutzes, der Wettbewerbsfähigkeit Europas oder des Zusammenhalts.

Wenn ein Mitgliedstaat oder eine Region triftige Gründe für die Finanzierung der Entwicklung eines bestimmten Hafens oder einer bestimmten Dienstleistung geltend macht, ein klares Interesse der Gemeinschaft jedoch nicht zu erkennen ist, sollten diese Vorhaben wie in anderen Sektoren auf der Grundlage der Vorschriften für staatliche Beihilfen geprüft werden.

Die Mitgliedstaaten müssen ermutigt werden, die ihnen für die Verbesserung der Lage ihres maritimen Sektors zur Verfügung stehenden gemeinschaftlichen und nationalen Fördermöglichkeiten auszuschöpfen und die unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes gebotene Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger optimal zu fördern.

d) Europäische Investitionsbank

Die Rolle der Europäischen Investitionsbank bei der Finanzierung von Investitionsbedarf muss klarer definiert werden. Der Koordinator beabsichtigt, der EIB demnächst einen Besuch zur Erörterung dieses Themas abzustatten.

X Klärung des Konzepts der Meeresautobahnen

Mit dem Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2001 wurde das Konzept der Meeresautobahnen als Verkehrsdienstleistung von hoher Qualität auf der Basis des Kurzstreckenseeverkehrs eingeführt. Vielen ist nicht klar, was mit dem Konzept tatsächlich verbunden ist oder welche Maßnahmen Bestandteil eines Meeresautobahnprojekts sind. Der Koordinator ist der Auffassung, dass das Weißbuch Verkehr eine adäquate Beschreibung enthält und eine weitere Definition nicht notwendig ist.

Wichtiger als eine Definition der Meeresautobahnen ist seines Erachtens Klarheit darüber, welche Voraussetzungen für ein reibungsloses Funktionieren der Logistikkette in direktem Zusammenhang mit der Seestrecke gegeben sein müssen. Seiner Meinung nach kann die Verwirklichung dieser Bedingungen Bestandteil eines Meeresautobahnprojekts sein.

Die Zuerkennung des Status einer Meeresautobahn bzw. eines Ausgangspunkts einer Meeresautobahn wird zwangsläufig Probleme in Ländern aufwerfen, in denen es viele Häfen gibt, die dezentral strukturiert sind, deren Verkehrssektor liberalisiert ist und die eine Wettbewerbsverzerrung fürchten.

Deshalb wird die „Flagge“ einem Hafen oder einer Schifffahrtslinie auf der Grundlage der in Kapitel II beschriebenen objektiven Indikatoren als Zeichen der Anerkennung ihrer Qualität verliehen. Alle Häfen oder Schifffahrtslinien, die die Standards erfüllen, sollten ein solches Gütesiegel erhalten. Dies bedeutet nicht, dass auch alle Fördermittel bekommen. Es ist eine Auszeichnung ihrer herausragenden Qualität. Nach dem Beispiel von Badestränden, die sich jedes Jahr aufs Neue für die Auszeichnung mit der Flagge qualifizieren müssen, sollten auf der Grundlage des dynamischen Benchmarking für Meeresautobahnen und Häfen jeweils neue Flaggen verliehen werden. Schifffahrtslinien oder Häfen, die die Standards nicht mehr erfüllen, sollten auch ihr Gütesiegel nicht mehr führen dürfen.

Die verschiedenen Akteure haben dem Koordinator mitgeteilt, was ihres Erachtens über den Erfolg oder Misserfolg eines Meeresautobahnprojekts entscheidet. Aus diesen Äußerungen können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Zuverlässigkeit ist der wichtigste Erfolgsfaktor. Transportunternehmer müssen genau wissen, welche Bedingungen für die Beförderung ihrer Güter auf See gelten; sie müssen sicher sein, dass ihre Güter das vereinbarte Ziel in der vereinbarten Zeit erreichen werden. Die Zuverlässigkeit hängt von allen im Bericht beschriebenen Aspekten der Effizienz in Bezug auf Dienstleistungen, Häfen und Hinterlandverbindungen ab.
- Verkehrshäufigkeit ist der zweitwichtigste Faktor. Es gibt keinen festen Fahrplan für einen Liniendienst auf einer Meeresautobahn; es ist nicht möglich, die Häufigkeit mit ein, zwei, drei, vier, fünf oder sieben Fahrten pro Woche anzugeben. Ein Schiff pro Woche ist das Minimum, aber es ginge zu weit, auf EU-Ebene mindestens drei oder fünf Fahrten pro Woche zu verordnen. Die Verkehrshäufigkeit richtet sich in hohem Maße nach der Schifffahrtslinie und den beförderten Gütern. Eine neue Schifffahrtslinie braucht Zeit, bis sie ihre volle Kapazität erreicht; dies kann durchaus längere Zeit dauern, wie viele Beispiele aus dem Kurzstreckenseeverkehr zeigen. Eine Steigerung der Frequenz erfordert hohe Investitionen, die erst getätigt werden können, wenn sich die Linie etabliert hat. Auch wenn die Häufigkeit nicht verordnet werden kann, sind feste Abfahrtszeiten von entscheidender Bedeutung.
- Leichter Zugang und einfache Nutzbarkeit für die Kunden – gute EDV-Unterstützung zur Verbesserung der Transparenz;
- Enge Kontakte zu potenziellen Kunden und kontinuierliche Marktforschung;
- Werbung für das Konzept bei Verkehrsunternehmen und Beratung der Unternehmen mit dem Ziel, ihre Geschäftsabläufe und traditionellen Investitionsmuster zu verändern, so dass sie beispielsweise nicht mehr gleich viele Anhänger und Lkw besitzen, sondern mehr Anhänger als Lkw haben und Angebote für den unbegleiteten Transport nutzen.

Hieraus ergibt sich folgende Liste von Qualitätskriterien für den Status einer Meeresautobahn:

- Hinterlandverbindungen von Häfen,
- Hafeninternes Netz,
- Merkmale von RoRo-Terminals oder Containerterminals,
- Merkmale von RoRo-Rampen oder Container-Plattformen,
- Be- und Entladebetrieb,
- Anforderungen in Bezug auf Zeit und Verfahren für das Aus-/Einlaufen von Schiffen,
- Anlegen von Schiffen,
- Schiffsmerkmale,
- Merkmale der maritimen Dienstleistungen,
- Richtpreise für maritime Dienstleistungen,
- Verwaltungsverfahren.

Entwicklung des Vorhabens „Meeresautobahnen“

Was die jüngsten Fortschritte beim Vorhaben „Meeresautobahnen“ anbelangt, verweist der Koordinator auf das Arbeitspapier der Dienststellen der Kommission „Report on the Motorways of the Sea – State of play and consultation“ (Bericht über die Meeresautobahnen, Stand der Dinge und der Beratungen) vom Oktober 2007.

Die Auswahl der fünf verschiedenen Meereskorridore hat ihre Berechtigung, da die jeweiligen Seegebiete Besonderheiten aufweisen, die eine spezifische Herangehensweise rechtfertigen. Eine mögliche Ausnahme bildet das Mittelmeer; hier erschließen sich die Gründe für die Trennlinie quer durch Italien nicht unmittelbar.

Der Koordinator hat nicht nur die Aufgabe, Fortschritte innerhalb der einzelnen Korridore zu fördern, auf alle beteiligten Akteure einzuwirken und seine Hilfe bei möglichen Problemen mit der Projektdurchführung anzubieten, sondern soll vorrangig sicherstellen, dass an den Verbindungspunkten zwischen den verschiedenen Korridoren keinerlei Reibung entsteht.

XI Schlussfolgerung

Diesem Bericht liegt die Überlegung zugrunde, dass den Meeresautobahnen nur dann Erfolg beschieden ist, wenn alle Beteiligten - die Europäische Union, die Mitgliedstaaten mit allen Verwaltungsebenen, alle Akteure der Verkehrskette, von den Schifffahrtsunternehmen über die Häfen, Terminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Verbände von Spediteuren, Autobahnkonzessionäre bis zum einzelnen Kunden der Verkehrsbranche und zum Verbraucher im Allgemeinen - an der Verwirklichung des wichtigsten Ziels der Politik für die transeuropäischen Netze der Europäischen Union mitwirken:

Stärkung der Wettbewerbsposition Europas in der Welt durch die Schaffung einer nahtlosen modernen Verkehrsinfrastruktur; zu diesem Zweck müssen grundlegende und rasche Entscheidungen getroffen werden, um:

- a. verantwortliches und nachhaltiges Wirtschaftswachstum sicherzustellen;
- b. sicherzustellen, dass die Internalisierung externer Kosten des Verkehrs nicht nur diskutiert, sondern in die Praxis umgesetzt wird;
- c. die Infrastrukturpolitik der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten aufeinander abzustimmen; wenn jetzt die richtigen koordinierten Entscheidungen getroffen werden, kann die Europäische Union weiter wachsen und ihren Wettbewerbsvorteil in zukunftsorientierten Sektoren ausbauen;
- d. durch Forschung und Entwicklung einen Beitrag zur Reduzierung der ökologischen Folgen und der Auswirkungen der globalen Energienutzung auf die Wettbewerbsposition der Schifffahrt zu leisten und auf diese Weise das globale Wirtschaftswachstum durch Handel zu stützen.

Der Koordinator ist grundsätzlich der Meinung, dass entweder ordnungspolitische oder finanzielle Anreize die beste Garantie für die Zusammenarbeit aller Beteiligten an der Verwirklichung der genannten Ziele sind. Die Europäische Union, vor allem aber die Mitgliedstaaten tragen eine große Verantwortung für die Erreichung der Ziele des Lissabon-Prozesses und müssen hierfür die richtigen politischen Rahmenbedingungen schaffen.

Allerdings könnten strengere ordnungspolitische Maßnahmen angezeigt sein, wenn Mitgliedstaaten und Wirtschaftsakteure weiterhin mit ihrem Verhalten die Bemühungen der Europäischen Union um ein verantwortliches und nachhaltiges Wirtschaftswachstum konterkarieren.

XII Empfehlungen

Auf der Grundlage der im Zuge seiner Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse möchte der Europäische Koordinator einige Empfehlungen unterbreiten; viele Vorschläge sind bereits im Berichtstext enthalten und werden an dieser Stelle nicht wiederholt. Im Folgenden werden neue und institutionsbezogene Empfehlungen zusammengefasst. Sie sind in ihrer Mehrzahl in erster Linie an den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission und über ihn an die europäischen Institutionen, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten gerichtet.

- Generelle Notwendigkeit einer Neuausrichtung der Prioritäten und Politiken für die Infrastruktur in den Mitgliedstaaten;
- Einleitung einer vom Kommissionsvizepräsidenten angestoßenen branchenweiten Initiative zur Verbesserung der Umweltleistung des Seeverkehrs;
- Beteiligung des Kommissionsvizepräsidenten an Verhandlungen relevanter Mitgliedstaaten über bi- oder trilaterale Abkommen über Regelungen nach dem Vorbild des Ecobonus-Systems, wobei zum Beispiel zunächst eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden könnte, der Italien, Frankreich und Spanien angehören;
- Kurzfristige Veröffentlichung einer Mitteilung der Kommission über Meeresautobahnen und die Verknüpfung der verschiedenen europäischen Finanzierungsquellen;
- Einrichtung einer dienststellenübergreifenden Gruppe, der die GD TREN (und die Agentur EMSA), GD MARE, GD RTD, GD ENV, GD COMP und GD TAXUD angehören und die unter der Leitung der GD TREN in der Tagesordnung entsprechender wechselnder Zusammensetzung zusammenkommen könnte;
- Veröffentlichung einer Aufforderung zur Bekundung des Interesses am Status eines Ausgangspunkts einer Meeresautobahn bzw. einer Schifffahrtslinie auf einer Meeresautobahn, der nicht mit der Gewährung von Zuschüssen verbunden ist, sondern auf der Grundlage eines Online-Benchmarking-Fragebogens, bei dem die Ergebnisse mit den Lichtern einer Ampel dargestellt werden, verliehen wird. Dieser Aufforderung wird eine kurzfristige über zwei Monate geführte Studie vorausgehen.
- Bündelung von TEN-V-Mitteln auf Investitionen in Infrastruktur, die der gesamten Logistikkette nutzen;
- Bündelung der Mittel aus dem Programm MARCO POLO auf die Ausbildung/Schulung von Personal, auf Co-modality Promotion Centres und auf die Verbesserung der Umweltleistung der Schiffsflotte;

- Vorgabe spezifischer Themen für die jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zur Finanzierung aus Mitteln für das Vorhaben „Meeresautobahnen“ im Rahmen der TEN-V und des Programms MARCO POLO II;
- Einführung des Englischen als „langue véhiculaire“ für alle Dienste, die beim Einlaufen in Häfen und beim Hafenbetrieb erbracht werden;
- Werbemaßnahmen zur Information über Ausgaben für moderne europäische Infrastruktur, beispielsweise im Verhältnis zu Ausgaben von Mitgliedstaaten;
- Studien:
 - Langzeitstudie über Herkunft und Bestimmung von Gütern in Europa, die nach und nach verfeinert und schrittweise durchgeführt werden sollte;
 - Kurzstudie über adäquates Benchmarking/geeignete Indikatoren in Einklang mit vorhandenen nationalen und internationalen Systemen für die Zuerkennung des Status „Meeresautobahn“;
 - Kontinuierliche Verbesserung der Indikatoren/des Benchmarking für Häfen als dynamischer Prozess;
 - Weiterverfolgung und eventuelle Durchführung von Pilotprojekten für die Verfolgung und Aufspürung von Gütern;
 - Atlas europäischer Häfen mit den Hauptmerkmalen, Hafen- und Hinterlandverbindungen, Neuauflage alle drei Jahre.