

Hamburg – 12.11.2010

G e m e i n s a m e P r e s s e e r k l ä r u n g

NEUE SCHWEFELGRENZWERTE IN SECAs: DRASTISCHE VERKEHRSVERLAGERUNGEN AUF DIE STRASSE ERWARTET

Das Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL) hat im Auftrag des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) und des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) die Studie „Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen auf 0,1% in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet“ erstellt. Darin werden die Folgen der weiteren Reduzierung des Schwefelgehaltes in Schiffsbrennstoffen in den Schwefelsondergebieten untersucht.

Über die Beauftragung und Konzeption sowie die Durchführung dieser Studie war das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung absprachegemäß frühzeitig ins Bild gesetzt und fortlaufend unterrichtet. Die validen Ergebnisse der vorliegenden Studie bieten eine gesicherte Grundlage für den weiteren Dialog.

Die Studie erbringt den Nachweis, dass dringender Handlungsbedarf besteht.

Durch die neu einzuführenden Schwefelgrenzwerte in 2015 wird es zu einer erheblichen Verlagerung von Verkehren weg vom Seetransport hin zum Landtransport kommen. Die Wissenschaftler erwarten Zusatzkosten für 0,1%-Brennstoff bis zu \$ 560 pro Tonne im Vergleich zum aktuell verwendeten 1,0%-Brennstoff in Nord- und Ostsee. Das führt besonders in der Fährschifffahrt zu empfindlichen Verlusten. Hauptgrund dafür ist, dass sich diese Fracht bereits auf Lkw befindet und eine Verlagerung auf die Straße problemlos möglich ist.

Laut Studie werden Fähren nach Finnland beispielsweise 27% des Verkehrsaufkommens verlieren, Fähren ins Baltikum sogar 46%. Insgesamt erwarten die Gutachter 604.000 zusätzliche Lkw auf unseren Straßen.

Ebenso betroffen sind die Containerverkehre: Feederverkehre verlieren routenabhängig zwischen 16% und 34%. Insgesamt erwartet das ISL eine Verlagerung von rund 630.000 Containern vom Schiff auf den Lkw. Zusätzlich wird der innereuropäische Kurzstreckenseeverkehr geschwächt. Er verliert demnach fast 200.000 Standardcontainer an den Straßentransport.

Das widerspricht diametral dem sowohl national wie auf europäischer Ebene seit Jahren gewollten und auch mit öffentlichen Fördermitteln unterstützten Ziel, Verkehr von der Strasse auf den Seeweg zu bringen („From Road to Sea“). Die Ergebnisse der ISL-Studie decken sich in dieser Feststellung mit den Resultaten der Studien der finnischen und schwedischen Regierung und der Analyse der Universität Antwerpen im Auftrag der Vereinigung der Europäischen Reederverbände.

Die zu erwartenden Verlagerungseffekte werden die Wirtschaftlichkeit einiger heute bestehender Fährverbindungen gänzlich in Frage stellen, was zu noch mehr Containern und Trailern auf den Strassen führen und damit zu einer erheblichen weiteren Belastung der Umwelt und der Bevölkerung in den betroffenen Regionen führen würde, von den wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen und die betroffenen Seehäfen zulasten von Wachstum und Beschäftigung ganz abgesehen.

„Angesichts der Prognosen der Studie müssen die deutschen Seehäfen mit erheblichen Mengenverlusten rechnen. Wir müssen jetzt gemeinsam mit der Bundesregierung und unseren Partnern in der maritimen Wirtschaft effektive Maßnahmen erarbeiten und erreichen, dass die neuen Umweltvorschriften nicht die Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze der deutschen Seehäfen gefährden“, sagte Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS.

Als Schlussfolgerung aus den negativen verkehrs- und umweltpolitischen Effekten der festgelegten Grenzwerte wendet sich der VDR zusammen mit dem ZDS an die Bundesregierung mit zwei Forderungen.

Die Bundesregierung muss mit den Ergebnissen der Studie und mit Bezug auf die weiteren Untersuchungen verschiedener Mitgliedstaaten und der EU-Kommission in den Gremien der IMO die Diskussion aufnehmen über geeignete Maßnahmen, wie bei Wettbewerbsgleichheit die drastische Verlagerung von Verkehren von See auf die Strasse zu verhindern ist.

Weiterhin sollte eine hochrangige Arbeitsgruppe unter Federführung des BMVBS eingerichtet werden, in der neben den betroffenen Ministerien auch die Verbände für die Schiffbau- und Zulieferindustrie, VDMA und VSM, sowie die Mineralölindustrie vertreten sind. Die Arbeitsgruppe sollte spätestens bis Mitte 2011 einen Maßnahmenkatalog erarbeiten, mit dem den negativen verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen begegnet werden kann.

Die vollständige Studie steht zum Download auf der Website des VDR unter www.reederverband.de / Über den Verband / Positionen zur Verfügung.

Der VDR

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Der VDR wurde 1907 gegründet und hat sich 1994 mit dem Verband der Deutschen Küstenschiffseigner zusammengeschlossen. Mit rund 250 Mitgliedern vertritt der VDR den größten Teil der deutschen Handelsflotte.

Vorsitzender des VDR ist Michael Behrendt (Hapag-Lloyd AG).

Hauptgeschäftsführer ist Senator a.D. Ralf Nagel, Geschäftsführerin Uta Ordemann.

Der ZDS

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) ist der Bundesverband der am Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe. Er nimmt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen auf nationaler und internationaler Ebene wahr. Der ZDS ist Tarifpartner der Gewerkschaft ver.di und schließt Tarifverträge für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe ab. Der Verband wurde 1934 gegründet und hat zur Zeit 202 Mitglieder.

Präsident des ZDS ist Detthold Aden (Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group AG & Co. KG).

Hauptgeschäftsführer ist Klaus Heitmann.