

## **Europäische Shortsea-Szene traf sich in Barcelona zur Jahreskonferenz *Stabile bis gute Mengenentwicklungen, aber auch viele Herausforderungen***

**Bonn/Barcelona, 04.10.2016 - Über 150 Teilnehmer aus der europäischen Shortsea-Szene trafen sich am 29. und 30. September in Barcelona zur European Shortsea Conference 2016. Ausrichter war das spanische Shortsea Promotion Center (SPC) im Auftrag des European Shortsea Networks (ESN), einem Zusammenschluss von derzeit 22 in Europa gelisteten Shortsea Promotion Centern (SPC). Unterstützt wurde die Konferenz unter anderem vom Port of Barcelona.**

Auf der Konferenz wurden aktuelle Marktentwicklungen in den Regionen Nordeuropa, Atlantik und dem Mittelmeerraum diskutiert. Weiter standen Fragen zur Ausbildung, Umwelt und der europäischen Verkehrspolitik im Mittelpunkt. Rund 30 hochrangige Referenten, darunter Emanuele Grimaldi (Chairman der Grimaldi Group) und Claes Berglund (Director Public Affairs and Sustainability Stena-Line und Chairman des schwedischen SPC). Im Rahmen der Konferenz wurde auch das zehnjährige Bestehen der Escola Europea de Short Sea Shipping, einer europaweit einzigartigen Einrichtung für die Ausbildung im intermodalen Transportsektor mit dem Schwerpunkt ShortSeaShipping, mit einem Gala Dinner gefeiert.

### **Einführung von NOx-Werten**

Thematisiert wurde der Umgang mit neuen verschärften Umweltregulierungen. Nach der Umsetzung des Schwefellimits in Nord- und Ostsee von 0,1 Prozent wird nun auch die Einführung von reduzierten NOx-Werten (Stickoxide) erwartet. Manuel Carlier, Präsident des gastgebenden spanischen SPC, machte in seinem Grußwort deutlich: Verschärfte Regulierungen dürften den Kurzstreckenseeverkehr, den ohnehin umweltfreundlichsten Verkehrsträger, nicht benachteiligen. Dadurch mögliche Rückverlagerungen auf die Straße wären kontraproduktiv, um das Ziel der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor zu erreichen. Aufgrund der stark gefallen Rohölpreise und des damit sehr günstigen Marine Gas Oil (MGO) sind Kostensteigerungen und damit mögliche Rückverlagerungen auf die Straße bis jetzt ausgeblieben.

### **Flottenerneuerung**

Durch das günstige MGO sind aktuelle LNG-Projekte unter dem Kostenaspekt derzeit nicht wettbewerbsfähig. Claes Berglund von Stena Line empfahl auch über LNG hinauszudenken, und nannte beispielhaft Elektroantriebe. Positiv bewertete er den Einsatz der auf Methanol-Antrieb umgerüsteten Fähren. Grundsätzlich sind aufgrund der möglichen Lebensdauer von Schiffen von 25 Jahren und mehr, Innovationsprozesse langfristig zu betrachten. Umrüstungen von Bestandstonnage sind aufwendig und teuer. Emanuele Grimaldi bezifferte das Durchschnittsalter der zu Grimaldi gehörenden 125 Schiffe auf 12 bis 14 Jahre.

### **Incentiveprogramme für Verlagerung**

Diskutiert wurde auch der Umgang mit Fördermitteln. In Italien wird mit Marebonus an einem Nachfolgeprojekt zu Ecobonus gearbeitet. Dieses soll von 2016 bis 2018 mit 138,4 Mio. EUR ausgestattet werden. So hat jüngst die italienische Provinz Bozen einen Anreiz geschaffen, LKW von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Rund 100 EUR pro Transport soll es geben, wenn als Alternative die „Rollende Landstraße“ (RoLa) genutzt wird. Zur Finanzierung sollen dafür in den kommenden

drei Jahren 9 Mio. EUR bereitgestellt werden. Auch weitere europäische Länder überlegen die Einführung von Incentiveprogrammen.

Die einhellige Meinung war, dass schon im Vorfeld darüber gesprochen werden muss, wie es nach dem Auslaufen von Förderprogrammen weitergeht. Mit Hinblick auf das ausgelaufene Marco-Polo-Programm dürften Förderungen nicht den Effekt haben, mehr Wettbewerb hervorzurufen, sondern bestehende Infrastruktur und Dienste zu stärken. Grimaldi verdeutlichte: Die Logistikbranche bräuchte nicht alle 20 km einen neuen Hafen, der dann in Konkurrenz zu bestehenden Häfen tritt. Differenziert wurde die Erhebung von Hafengebühren diskutiert. Für Grimaldi kommt es darauf an, was mit den Geldern gemacht wird. Positiv führte er die sehr gute Entwicklung der Infrastruktur in den spanischen Häfen an, insbesondere in Barcelona und Valencia, die mittlerweile die Entwicklung in den italienischen Häfen überholt hätten.

### **Erleichterungen bei Lotsenpflicht gefordert**

Auch auf die Beseitigung administrativer Nachteile, speziell bei der Zollabwicklung, aber auch auf Erleichterungen bei der Lotsenpflicht für Linienverkehre im Kurzstreckenseeverkehr wurde eingegangen. Miguel Pardo, Commercial Director von Transmediterranea, verdeutlichte die Lotsenthematik am Beispiel seiner Besatzungen, die drei Monate im Einsatz seien und einen Monat frei hätten. Von diesen drei Monaten verbrächten sie die Hälfte in den Häfen, rechnet er vor. Überspitzt bedeutet dies: Die Kapitäne kennen die Häfen und deren Zufahrten besser als ihr Zuhause. Das spricht aus Sicht des Reedereivertreters klar für Erleichterungen bei der Lotsenpflicht.

### **Mengenentwicklung erfreulich**

Insgesamt sind die Mengenentwicklungen stabil. Einbrüche, beispielsweise im Russlandverkehr, konnten kompensiert werden. Nicht nur Grimaldi äußerte sich zufrieden, auch Christophe Mathieu, CEO von Brittany Ferries, freute sich über sehr gute Entwicklungen auf der Route Frankreich – UK. Grimaldi reklamierte, dass ihm die Wahrnehmung des Kurzstreckenseeverkehrs gemessen an dessen Bedeutung zu kurz komme. Im Vergleich zur weltweiten Containerschiffahrt und neuerdings auch zur Kreuzschiffahrt finde das Marktsegment zu wenig Beachtung. Für Grimaldi ist klar. „Wir sprechen nicht über einen Nischenverkehr.“

### **Wahrnehmung weiter steigern**

Das deutsche spc war durch den Geschäftsführer Markus Nölke vertreten. Nölke resümiert: „Es ist sehr gut und wichtig, sich regelmäßig auf europäischer Ebene auszutauschen und ich kann mich den Worten von Herrn Grimaldi nur anschließen. Wir sprechen beim ShortSeaShipping nicht über einen Nischenverkehr. Das belegen auch die Zahlen. Auch für die deutschen Seehäfen hat der Kurzstreckenseeverkehr mit einem Anteil von über 60 Prozent existenziellen Charakter“.

Für 2017 ist die Konferenz in Griechenland oder Malta geplant. Für 2018 bemüht sich das deutsche spc um die Ausrichtung in Kombination mit den ShortSeaShipping Days.

Über das SPC:

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk rund 55 Fördermitglieder. Weitere Informationen unter [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de) .

Pressekontakt:

Pressekontakt SPC  
Markus Nölke, Geschäftsführer  
Tel: +49 (0)228 - 300 4890  
E-Mail: [presse@shortseashipping.de](mailto:presse@shortseashipping.de)