

Modal Shift

Neue Segel für «Marco Polo»

«Marco Polo – neue Wege zu einem grünen Horizont». Das seit 2003 bestehende Förderungsprogramm der Europäischen Union zugunsten umweltfreundlicherer Transporte wurde in Venedig neu gestartet.



Foto: GLD Lines



Foto: Lokomotion

Grimaldi & Louis Dreyfus Lines und die private Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH sind Nutzniesser von «Marco Polo».

Marco Polo soll Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene oder die Wasserwege bringen, unnötige Transporte vermeiden und durch Schulung das Bewusstsein für einen «grünen» Transport wecken. Das EU-Generaldirektorat für Transport und Energie (Tren) subventioniert entsprechende Investitionen mit bis zu 35% Anschubfinanzierung. Es bezahlt beispielsweise während drei Jahren 1 EUR pro 500 Tonnenkilometer (tkm), die von der Strasse auf andere Verkehrsträger verlegt wurden. Zwischen 2003 und 2006 hat Tren dafür 73 Mio. EUR ausgegeben.

Verpuffter Anfangsschwung

Allerdings hat der anfängliche Schwung von Marco Polo I nicht lange angehalten. Für 2003 wurden 174 Mio. EUR an Subventionen beantragt; 2005 waren es nur mehr 86 Mio. und 2008 noch 73 Mio. Das Budget wird seit 2005 nicht mehr ausgeschöpft. 2006 standen 37 Mio. bereit, nur 19 wurden vergeben.

Beim Start von Marco Polo II im Jahr 2007 wurden 52 von 58 Mio. EUR verwendet. 81% davon flossen in den «Modal Shift», das heisst je hälftig in die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene und auf den Fähr- bzw. Shortsea-Verkehr. 14% entfielen auf die Binnenschifffahrt.

Von den im laufende Jahr vorhandenen 59 Mio. EUR wurden knapp 42 Mio. beantragt. 40 von 46 Vorschlägen kamen in die engere Wahl. 59% der Mittel sollen in den «Modal Shift» fließen, 20% in die Kombination Schiene-Seeweg, 18% in die Meeresautobahnen und Shortsea-Verkehre und 2,5% in Projekte der Binnenschifffahrt. Es mangle generell an guten und professionell ausgearbeiteten Anträgen, klagten die Veranstalter der Marco Polo-Konferenz 2008 in der Venezianer «Scuola Grande San Giovanni Evangelista». Eingeladen hatte die von der Europäischen Kommission ins Leben gerufene «Executive Agency for Competitiveness & Innovation» (EACI), die künftig Marco Polo betreut.

Das Geld ist da...

Die EACI soll also das krängende Schiff wieder auf ebenen Kiel bringen. Unter der Leitung von Patrick Vankerckhoven arbeiten dort 12 Personen ausschliesslich für Marco Polo. Beim Tren hatten sich nur vier Mitarbeiter, und diese auch nur teilweise mit dem Programm befasst. Zusätzlich hat Marco Polo einen neuen Internetauftritt (siehe unten) und ein Helpdesk erhalten.

«Das neue Management ist näher beim Kunden als Tren, und wir konnten Fachleute rekrutieren. Alle 2008 eingegan-

genen Förderungsanträge werden schon vom neuen Team bearbeitet. Ab 2009 werden wir zudem die Subvention pro 500 umgelagerte tkm auf 2 EUR verdoppeln, ein Jahr später die Zulassungskriterien zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen ändern», versprach Vankerckhoven in Venedig.

Gleichzeitig bat er die gut 150 Konferenzteilnehmer um ein Feedback. «Wo liegen die Ursachen für das mangelnde Interesse, wo die Probleme? Ist unser System zu kompliziert? Ist Marco Polo zu wenig bekannt? Der politische Wille für einen umweltfreundlicheren Gütertransport und die Mittel zu dessen Förderung sind jedenfalls vorhanden.»

...holt es euch!

Jean Trestour, beim Tren für die Einheit «Binnenwasserwege, Autostrassen des Meeres & Marco Polo» verantwortlich, warnte die Transportbranche vor einer beginnenden Krise. «Öl wird knapper, der Lebensstil grüner – und wer sich nicht entsprechend bewegt, wird untergehen.» Er will die Branche kick-starten: «Für sieben Jahre liegen 450 Mio. EUR auf dem Tisch. Holt euch dieses Geld, das der europäische Steuerzahler umsonst zur Verfügung stellt, und befreit unsere Strassen!», sagte er. Dabei kümmert Trestour nicht, in wel-

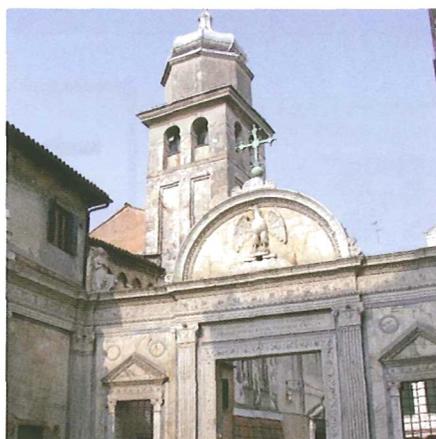
che (EU-Mitglieds-)Länder und Regionen das Geld fließt. Er weigert sich aber, qualitativ ungenügende Projekte anzunehmen, nur um sein Budget auszugeben.

Marco Polo sei kein Krieg gegen die Strassenverkehrsbranche, beteuerten Trestour und Vankerckhoven unisono. Auch Fuhrunternehmer, die Langstrecken-Linienverkehre auf die Bahn oder das Fährschiff umstellten, hätten schon Geld erhalten. Leider seien es – wie auch die Spediteure oder die Verloader – viel zu wenige. Die wichtigsten Teilnehmer bei Marco Polo sind laut Vankerckhoven Carrier, also



Jean Trestour vom EU-Generaldirektorat für Transport und Energie

Ähnliche Sorgen plagten Dr. Gernot Tesch, Deputy Line Manager Schweden/Baltikum/Finnland von Scandlines Deutschland. Zwar fährt sein Baltic Sea Shuttle (BaSS) zwischen Rostock und Ventspils (Lettland) mit sechs wöchentlichen Frequenzen erfolgreich, wenn auch trotz Marco-Polo-Subvention noch ohne Gewinn. Falls aber die Regeln der IMO (International Maritime Organisation) ab 2015 schwefelarmen Treibstoff (nach Marpol Annex VI) zwingend vorschreiben, sieht er die ganzen Baltikum-Verkehre gefährdet. «Ein Horror-Szenario; die Lkw



Die Scuola Grande San Giovanni Evangelista in Venedig, Austragungsort der Marco-Polo-Konferenz.

niertes Angebot begonnen. Zwei Fährschiffe pendeln zwischen Bari und dem Hafen Bar (Montenegro) hin und her. Den Anschluss nach Serbien, Rumänien und Bulgarien stellen zwei täglich verkehrende Blockzugverbindungen sicher. Die Laufzeit der Kombination See-Schiene beträgt mit 36 Stunden nur halb so viel wie jene im reinen Strassenverkehr.

«Die beiden Dienste leisten jährlich rund 988 Mio. tkm und sind in beiden Richtungen schon gut mit Trailern und Containern ausgelastet», freute sich Michela Cariglia von der Projektabteilung



Patrick Vankerckhoven, Chef der Einheit Marco Polo

Bahn- und Kombiverkehrsgesellschaften sowie Reedereien.

Zu den letzteren gehört GLDlines (Grimaldi & Louis Dreyfus Lines). Ihr Projekt Attac (Alternative to the Alps Crossing) profitiert von Fördergeldern. Attac ist ein RoRo-Dienst zwischen Civitavecchia (60 km nördlich von Rom) und Toulon mit 15 Stunden Fahrzeit, den ein modernes Fährschiff dreimal wöchentlich in jeder Richtung sicherstellt. Es befördert vor allem Lkw, Sattelaufleger und Neuwagen. «Am Anfang war unser Lkw-Aufkommen zu 100% vom Fahrer begleitet, heute sind es noch 75%», erläuterte Paul Kyprianou, Managing Direktor von GLDlines.

Ölkrise trifft alle – irgendwann

Im ersten Betriebsjahr (ab Februar 2006) hat Attac 253,3 Mio. tkm von der Strasse genommen, im zweiten 375,9 Mio. Noch ist der Dienst nicht rentabel; Kyprianou will aber ab 2009 Gewinne machen. Attac werde nach Auslaufen der Marco-Polo-Subventionen weitergeführt und könne ab Ende 2009 dank eines zweiten Schiffs tägliche Abfahrten anbieten, sagte er. Am meisten Kummer macht Kyprianou der innert zwei Jahren um 62% gestiegene Treibstoffpreis.

werden mit billigem russischem Diesel auf der Strasse bis nach Deutschland durchfahren. Wir mit unserem teureren Treibstoff – und vor allem die Umwelt – haben das Nachsehen», warnte er.

Ein langsamer und ein schneller Start

Die private Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH und ihr Taurin-Korridor haben die Anfangsschwierigkeiten überwunden. Derzeit fahren wöchentlich vier intermodale Blockzüge zwischen München-Riem und Cervignano del Friuli (auf halbem Weg zwischen Venedig und Triest gelegen) hin und her. Von Mai 2005 bis Dezember 2006 störten technische Probleme der eigens angeschafften Mehrstrom-Lokomotiven den pünktlichen Verkehr auf dieser intermodal noch wenig genutzten Strecke. Mit 117 Mio. tkm liegt Lokomotion noch deutlich unter den im Marco Polo-Projekt angepeilten 452 Mio. tkm. Dennoch – oder wohl deswegen – sprach Direktor Harald Schmittner in Venedig bereits vom Ausbau der Zugdestinationen zwischen Mailand und Ljubljana (Slowenien).

Ohne Zuschüsse von Marco Polo hat die Hafenbehörde von Bari ein kombi-

der Hafenbehörde Bari. «Die Bahnverbindungen funktionieren pünktlich; unser größtes Problem ist die fehlende Elektrifizierung der Strecken in Rumänien.» Diese im mehrfachen Sinn kombinierte Verbindung erspart nicht weniger als 124 000 Lkw-Kilometer im Jahr. Cariglia hat dafür Fördermittel von Marco Polo beantragt.

Über die Bücher

Wie hoch ist die Überlebensrate von Marco Polo-Projekten nach Ende der auf höchstens drei Jahre beschränkten Subventionen? Diese Frage konnte uns Patrick Vankerckhoven noch nicht beantworten. Dank der breiteren Personalbasis könne er diese Vorhaben nun enger begleiten, und er werde auch ehemalige Nutzer des Programms befragen, versprach er. Gleichzeitig deutete er die Empfindlichkeit der Kombinierten Verkehre an: «Von den 27 letztes Jahr angenommenen Projekten haben wir schon während der Detailverhandlungen drei wieder verloren, zum Teil wegen veränderten Marktbedingungen und zum Teil, weil Partner ausgestiegen sind oder gewechselt haben.»

Rolf D. Sulzer

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm