

Nesslerländer Schleuse wird später fertig

Seeschifffahrt Die Sanierung der Nesslerländer Schleuse in Emden wird voraussichtlich erst im Frühjahr 2016 abgeschlossen. Das hat Niedersachsen Ports gestern bekanntgegeben.

Eigentlich sollte der Umbau schon im Sommer kommenden Jahres fertig sein. Aber: „Die Sanierung der Nesslerländer Schleuse ist ein komplexes Bauvorhaben, bei dem sowohl vergaberechtliche Probleme als auch eine Änderung der Bauplanungen zu Verzögerungen geführt haben“, erklärte gestern NPorts-Geschäftsführer Hans-Joachim Uhlendorf. Ausschlaggebend für die Verzögerung sei in erster Linie die Verschiebung der Position des Außenhauptes, was wegen der Statik und der Deichsicherheit notwendig geworden sei. DVZ 21.7.2012 (st)

Rugenberger Schleuse ist lange gesperrt

Seeschifffahrt Die Hamburg Port Authority (HPA) beginnt am Montag mit dem Neubau der Rugenberger Schleuse im Hamburger Hafen. Infolgedessen wird die Schleuse vom 30. Juli bis voraussichtlich Ende 2014 gesperrt sein.

Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Containerterminals Burchardkai (CTB) zu verbessern. Derzeit ist die Zufahrt vom Rugenberger Damm nicht möglich, da die Straßenbrücken über die Rugenberger Schleusen aus Sicherheitsgründen zurückgebaut wurden. In den kommenden Monaten wird sowohl die nördliche Schleusenkammer als auch eine Straßenbrücke neugebaut. Zudem wird die Südschleuse teilweise abgebrochen und verfüllt. DVZ 21.7.2012 (st)

Grenzkontrollstelle ist startklar

Seeschifffahrt Die neue Grenzkontrollstelle im JadeWeserPort Wilhelmshaven kann ihre Arbeit aufnehmen. Anfang Juli hat ein Beamter des zentralen Veterinäramts der Europäischen Union die Anlage abgenommen.

Die Grenzkontrollstelle ist im Gebäude des Nordfrost-Seehafen-Terminals untergebracht – wie auch Vertreter der Landwirtschaftskammer und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Hintergrund: Das Terminal hat ausreichend Rampen und Kühlbereiche für die Anlieferung der zu prüfenden Ware in unmittelbarer Nähe zu den Umschlagterminals. So kann die Ware ohne große Umwege an- und abgefahren werden. DVZ 21.7.2012 (st)

WASSERSTÄNDE

Donau	18.7.2011	19.7.2011
Straubing	208	186
Pfelling	349	331
Deggendorf	278	264
Passau	505	498
Elbe		
Dresden	146	153
Torgau	137	150
Wittenberg	191	201
Rothensee	208	213
Niegripp	311	315
Dömitz	168	171
Hohnstorf	453	453
Main		
Würzburg	160	158
Frankfurt	161	156
Mosel		
Trier	286	265
Neckar		
Plochingen	151	145
Heidelberg	214	217
Rhein		
Basel-Rheinhalle*	601	595
Karlsruhe-Maxau	521	513
Bingen	213	206
Kaub	228	222
Köln	362	347
Duisburg-Ruhrort	495	476
Saale		
Bernburg	141	148

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

»Ich wette nicht auf Unbundling«

Brian Simpson, der Vorsitzende des EP-Verkehrsausschusses, über zu viele deutsche Bremsen und zu wenig europäisches Denken



Foto: Alexander Louvet

Das deutsche Lobbying in Brüssel, die EU-Staaten als Bremsen, die gefährdete Rolle des Europäischen Parlaments (EP) und sein Verhältnis zu Verkehrskommissar Siim Kallas – das sind einige der Themen, die Brian Simpson, dem Vorsitzenden des EP-Verkehrsausschusses, unter den Nägeln brennen. Der DVZ gegenüber erläutert er seine Gründe.

Mr. Simpson, die Überarbeitung des 1. Eisenbahnpakets ist unter Dach und Fach – aber das Thema Trennung von Netz und Betrieb ist ins 4. Eisenbahnpaket verschoben. Geben Sie dem Unbundling noch eine Chance?

Ich weiß, dass Deutschland sehr aktiv gegen das Unbundling ist – vor allem die Deutsche Bahn. Ich glaube nicht, dass Unbundling eine Mehrheit im Parlament finden wird, weil ich sicher bin, dass die Deutsche Bahn ihre ganze ökonomische Kraft einsetzen wird, um der Trennung von Netz und Betrieb auch im 4. Eisenbahnpaket keine Chance zu geben. Wäre ich ein Spieler, würde ich nicht auf Unbundling wetten.

Die Kommission will ihren Entwurf für das 4. Eisenbahnpaket um die Jahreswende vorlegen. Gibt es im Verkehrsausschuss schon Ideen, wer sich des Themas als Berichterstatter annehmen wird?

Nein, dafür ist es noch viel zu früh. Wir werden uns sicher nicht vor 2013 mit dem Thema befassen. Die Fraktionen werden kaum über die Berichterstatter diskutieren, bevor der Entwurf der Kommission vorliegt.

Die Berichterstatterin beim Recast kam aus der Fraktion der Sozialdemokraten. Spricht das für einen Konservativen?

Ich bin sicher, eine ganze Reihe von Abgeordneten wird das Thema interessieren. Nicht so sicher bin ich, dass Debora Serracchiani zu den Interessenten gehören wird. Nachdem sie sich als Berichterstatterin so lange mit dem Recast beschäftigt hat, wird sie Zeit brauchen, um ihre Batterien wieder aufzuladen. Aber wie gesagt, noch steht nichts fest.

Sie haben das deutsche Lobbying und speziell das der Deutschen Bahn erwähnt...

... Es ist klar, dass beim Thema Eisenbahn Deutschland und Frankreich die Schlüsselländer sind. Und es gibt in beiden Staaten eine Tendenz, die jeweilige nationale Bahn, also DB und SNCF, als eine Art Nationalheiligtum zu sehen. Generell gilt: Wenn es um die Eisenbahn geht, stellen wir im Parlament fest, dass es nicht so sehr eine politische Trennung gibt, sondern eher eine nationale. Das ist vermutlich der Grund, warum es so schwer ist, den gemeinsamen europäischen Eisenbahnraum zustandezubringen.

Zurück zum Lobbying: Ist das der Deutschen Bahn zu aggressiv?

Das würde ich nicht sagen. Die DB ist ein sehr großer und sehr einflussreicher Konzern und versucht, sich die Größe zunutze zu machen. Das macht sie nicht anders als SNCF auf französischer Seite oder Lufthansa und Air France in der Luftfahrt. Alle diese Unternehmen setzen ihre Größe und ihren Einfluss ein, um zu erreichen, was das Management will. Das muss ich akzeptieren.

Aber es erschwert Ihre Arbeit?

Wir arbeiten schon so lange an einem effizienten Schienengüterverkehr auf langen Strecken – bislang ohne Erfolg. Und das liegt vor allem daran, dass die Eisenbahngesellschaften nach wie vor nationalistisch denken und nicht europäisch. Oder genauer: Europäisch denken sie nur, wenn es um Übernahmen in anderen Staaten geht. Aber wenn es darum geht, Länder zu verbinden und dafür besondere Leistungen zu erbringen, geht ihnen das europäische Denken ab. Dann geben sie sich rein nationalistisch. Und das frustriert so viele in Europa.

Wie kommen Sie mit Verkehrskommissar Siim Kallas zurecht?

Auf der persönlichen Ebene komme ich immer noch gut aus mit dem Kommissar. Wir zanken uns über die 25-m-Lkw. Dabei geht es nicht so sehr um die inhaltliche Sache, obwohl es da auch Bedenken gibt. Grund für unsere Besorgnis ist das Verfahren, in dem der Kommissar entschieden hat, grenzüberschreitende Fahrten solcher Fahrzeuge zu erlauben. Wir meinen, wenn er eine bestehende Rechtslage verändern will, sollte er das durch die Vorlage eines neuen Gesetzes tun. Das ist jetzt ein Thema, das der Parlamentspräsident Martin Schulz mit dem Kommissionspräsidenten José Manuel Barroso klären wird.

Was veranlasst den Kommissar, ein formales Verfahren zu wählen, das auf den Widerstand des gesamten Ausschusses stoßen muss, wenn er mit inhaltlicher Zustimmung eines großen Teils des Gremiums rechnen kann?

Wenn der Ausschuss morgen über den 25-m-Lkw abstimmen würde, weiß ich nicht, wie das ausgehen würde. Ich rechne immer noch mit einer Mehrheit dagegen, aber das wäre mit Sicherheit keine überwältigende. Ich glaube, der Kommissar will nicht riskieren, dass ein neuer Gesetzentwurf keine Zustimmung des Parlaments findet. Aber er muss sich an die Regeln halten und unsere Rechte respektieren. Im Ausschuss glauben viele, dass er versucht, das Hohe Haus kaltzustellen, wenn es um 25-m-Lkw geht.

Warum?

Der Eindruck entsteht, weil der Kommissar vor einigen Monaten in einer Antwort auf eine Anfrage des deutschen Abgeordneten Michael Cramer bestätigte, dass grenzüberschreitende Fahrten illegal seien. Dann hat ihm plötzlich jemand neue rechtliche Interpretationen eingeflüstert, und nun soll es rechtlich möglich sein. Da sagt das Parlament: so nicht.

Hat die Auseinandersetzung das Verhältnis des Verkehrsausschusses zur Kommission verändert?

Ja, es ist derzeit getrübt. Generell aber ist die Zusammenarbeit sehr gut. Unser größtes Problem ist nicht die Kommission, sondern der Ministerrat, also die Mitgliedstaaten. Unser Eindruck ist, dass von dort, allen Versprechungen zum Trotz, nichts kommt. Nehmen Sie die funktionalen Luft-raumblocke im Single European Sky, dem einheitlichen Europäischen Luftraum oder die Einführung des Zugleit- und Sicherungssystems ERTMS auf

dem transeuropäischen Netz – die Verkehrsminister tun einfach nichts. Die gemeinsame Luftraumüberwachung sollte bis Ende dieses Jahres unter Dach und Fach sein, aber Deutschland und Frankreich bremsen. Wegen dieser Doppelzüngigkeit, alles ankündigen, aber nichts voranbringen, betrachten viele Mitglieder in meinem Ausschuss die Mitgliedstaaten als größten Hemmschuh.

Fürchten Sie um die Stellung des Parlaments?

Ja, das Parlament ist sehr alarmiert, dass seine Rechte umgangen werden könnten. Nicht nur bei Verkehrsthemen, auch auf anderen Feldern. Nehmen Sie die mittelfristige Finanzplanung. Da will der Rat nur kürzen. Wir

wollen, dass die Regierungen uns Projekte nennen, die wir streichen sollen. Aber da kommen keine Vorschläge, weil die Verkehrsminister nicht den schwarzen Peter in der Hand haben wollen.

Womit wird sich der Ausschuss im zweiten Halbjahr beschäftigen?

Da steht das Flughafenpaket an. Auch dort ist wieder ein starkes deutsches Lobbying spürbar. Nehmen sie die Lärmgesetzgebung, da versuchen die Deutschen sehr intensiv Einfluss zu nehmen. Dann haben wir die Slotvergabe, da gibt es starken Druck von den Flughäfen und den großen Luftfahrtgesellschaften, von denen wiederum Lufthansa eine ist. Kurzum: Deutschland steht im Zentrum der Auseinandersetzung um das Flughafenpaket, wie bei fast allen Verkehrsthemen.

Was steht noch auf der Agenda?

Ein weiteres Thema ist das Transeuropäische Verkehrsnetz und das Finanzierungsinstrument der Connecting Europe Facility. Dabei unterstützten wir die Kommission gegen die Mitgliedstaaten, die eine lange Liste von Projekten einbringen wollen, die ih-

nen nutzen. Wir möchten, genau wie die Kommission, dass Schwerpunkte gesetzt werden. Aber dann müssen die Mitgliedstaaten ihr Geld auch für Projekte in anderen Staaten geben – und da liegt das Problem. Deshalb müssen wir die Regierungen, gerade die deutsche, dazu bringen, mehr in europäischen Kategorien zu denken.

Gibt es zu viel nationalistisches Denken?

Ja, eindeutig. Die Finanzkrise rückt nationale Belange stärker in den Blick der Mitgliedstaaten. Bei Verkehrsthemen interessiert sie die nationale Priorität mehr als der europäische Wert einer Investition. Wir sagen, wenn EU-Gelder bei der Finanzierung eine Rolle spielen, dann sollten die finanzierten Projekte einen, wie wir es nennen, europäischen Mehrwert haben.

Das heißt?

Wenn Polen sechsspurige Autobahnen bauen will, ist das eine polnische Angelegenheit. Das kann Warschau machen, aber ohne Finanzierung durch die EU. Denn unsere Priorität heißt Entwicklung der Eisenbahnnetze und besonders deren Ausrüstung mit ERTMS. Oder Aufbau des Single European Sky. Da sehen wir die Vorteile für Europa, und da soll das Geld hin.

Mr. Simpson, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 21.7.2012

Das Gespräch führte Werner Balsen.

Zur Person

Brian Simpson

Der 59-jährige Brite arbeitete bis 1989 als Lehrer in Liverpool. Im selben Jahr wurde der Labour-Politiker EU-Abgeordneter. Mit einer zweijährigen Unterbrechung gehört er dem Hohen Haus bis heute an. Er war verkehrspolitischer Sprecher der sozialdemokratischen Fraktion und wurde 2009 zum Sprecher des Verkehrsausschusses gewählt. Er ist verheiratet, Vater dreier erwachsener Kinder und seit kurzem Großvater.

Wahre Fürsorge für Vierbeiner? Wir machen das. Soufiane El Harchi, Tierkoordinator Frankfurt Animal Lounge

Für Ihre Tiere nur das Beste: In unserer Animal Lounge sorgen wir Tierkoordinatoren und Tierpfleger dafür, dass es Ihrem Champion rundum gut geht. Mit Pflege- und Transporterfahrung, unter tierärztlicher Aufsicht – und mit viel, viel Tierliebe. So kommt Ihre wertvollste Fracht immer gesund und munter an. Mehr über unsere Animal Lounge erfahren Sie unter www.lufthansa-cargo.de/qualitaet

Lufthansa Cargo
Networking the world.